

ГДЕ ЛУЧШЕ ЗАПРАВЛЯТЬСЯ – ЭКСПЕРТИЗА БЕНЗИНОВ 140
№11 (1001)
НОЯБРЬ 2014
WWW.ZR.RU
За рулем
ISSN 0321-4249
9 770321 424007
14011
БОЛЬШОЙ ТЕСТ BMW 320i / MERCEDES-BENZ C 180 / AUDI A4 / INFINITI Q50 / CADILLAC ATS
116
166
ПОТОМСТВЕННЫЕ ПРОХОДИМЦЫ
76
БЕЛАЗ ПЛАНЕТАРНОГО МАСШТАБА
258
МАШИНЫ ИДУТ В ИНТЕРНЕТ, И НАОБОРОТ
JEEP CHEROKEE
LAND ROVER FREELANDER
DATSUN ЧЕМ УДИВИЛ ПЕРВЫЙ ТЕСТ-ДРАЙВ 36
КАК Я РАБОТАЛ НА ЭВАКУАТОРЕ И ПОЧЕМУ УШЕЛ 218
ЦИФРОВАЯ ВЕРСИЯ ЗР iPAD, ANDROID, WINDOWS



С благодарностью, ваш

С утра были очень серьезные пробки, так что из своего спального района мы выбирались, наверное, не меньше часа. Сами знаете, пока заедешь в школу или детский сад, потом развернешься, потом вновь польет дождик – Яндекс уже закрасит алым даже самые безобидные улицы.

При всей этой безнадеге лучиком солнца стала «Алмера», водитель которой остановился, чтобы выпустить меня со двора. После этого я не мог не повторить его любезность, увидев сдающий задом белорусский «Спринтер».

А дальше пошло-поехало! Этот фургон уступил экскаватору, который застрял в воротах своей «Теплосети». Автобусу дал дорогу «Сандеро» в двух машинах впереди. «Семерка»-такси пропустила дядьку на переходе – вот чудо-то! Впору было переименовать нашу скромную улицу, названную по фамилии милиционера, в бульвар имени какого-нибудь аристократа...

Сложно сказать, отчего именно сегодня пошла такая цепная реакция, но все участники наверняка надеются на долговременный эффект. Я думаю, повлиял этот милейший обычай благодарить за любезность аварийкой. Все, все включали на мигдва сигнализацию: и автобус, и «Мерседес», даже экскаватор поморгал чем-то.

И дядька на зебре, в отсутствие поворотников, кивнул...

Бывало, в самые жуткие московские пробки второй половины девяностых автомобилисты сами собой организовывались. У нас даже репортаж был, как кто-то регулировал движение свернутой газетой (похоже на милицейский жезл). Да, в трудной ситуации мы умеем мобилизоваться.

Однако, согласитесь, чтобы говорить спасибо, сверхусилия и тяжелые времена не нужны?

***P.S.** Со следующего номера эту страницу будет вести М. Кадаков. Макс, успехов! А мы с вами непременно встретимся – на дорогах нашей Страны.*

Антон Чуйкин,
главный редактор

30 млрд рублей выделит Внешэкономбанк АВТОВАЗу. Кредитные средства пойдут на модернизацию производства в Тольятти, создание нового поколения двигателей и реализацию проектов для конвейера в Ижевске.



200 из 550 сотрудников шведского «Сааба» уволят с формулировкой «в связи с отсутствием работы». Китайско-шведские владельцы марки заняты поиском надежного инвестора и в очередной раз реорганизуют производство для снижения издержек.

АВТО МЕСЯЦА



СПОРТКАР ДЛЯ СЕМЕЙНЫХ

Все смешалось в автомобильном мире: кроссоверы превращают в купе и трехдверки, купе – в кроссоверы и пятидверки. Два поколения «Ауди-ТТ» прожили по старым законам жанра – в образе купе и родстера. А на Парижском автосалоне немцы дали мастер-класс в дисциплине «добавляем двери спортивной модели». При этом силуэт с дверями без рамок не только не растерял гармоничности, но и, как бы смело это ни звучало, оказался самым красивым в современной линейке «колец».

Концептуальный «ТТ Спортбек» на 29 см длиннее исходного купе, на 6 см шире, на 3 см ниже и выигрывает 12 см в величине колесной базы. Передняя часть салона копирует купе. Сзади установлены два отдельных «ковша», разделенные консолью. Багажник вполне приемлемого размера, но о легкой погрузке забудьте: порог расположен выше уровня фонарей. Зато можно сложить второй ряд сидений и утрамбовать в стильный салон крупную поклажу.

Под капотом – фольксвагеновский турбомотор EA888 на своем очередном витке развития. Двигатель 2.0 TFSI выдает 400 л.с. и 450 Н·м крутящего момента. На максимальную тягу можно рассчитывать с 2400 об/мин, но 300 Н·м в распоряжении водителя уже с 1900 об/мин! Разумно управлять этим «табуном» помогают семиступенчатый преселектив «S троник» и полноприводная трансмиссия. Разгон до сотни занимает 3,9 с. Заявленный аппетит – 7 л/100 км в смешанном цикле. Этот двигатель мы вскоре увидим на серийном купе TT RS.

«Спортбек» тоже пойдет в производство – этот вопрос можно считать решенным. В перспективе семейство «Ауди-ТТ» могут дополнить еще две машины. Прототип пятидверного кроссовера уже существует (его показывали, в частности, на московском салоне ММАС-2014). А еще руководство концерна обещает модный универсал «Шутинг Брейк».

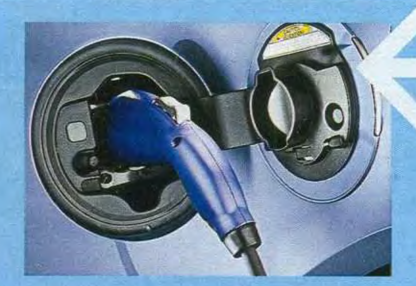


КЛАССИЧЕСКИЕ ФОРМЫ

В Париже отпраздновал мировой дебют и родстер «Ауди-ТТ». Мягкий складной верх на 3 кг легче, чем у предшественника, и весит 39 кг. Крыша складывается за 10 с на скорости до 50 км/ч. Шумоизоляция поднята на новую высоту: в некоторых режимах движения новый родстер на 6 дБ тише предшественника. Мощность двигателей – 184, 230 и 310 л.с.



46 лет числился в угоне «Ягуар XK-E» (американское название модели «Е-Тип»). Украденную в 1968 году машину обнаружили в порту Лос-Анджелеса и передали законному владельцу, бывшему адвокату. Ему сейчас 82 года, и он намерен полностью отреставрировать автомобиль. Бывает же!



0 евро будут платить за стоянку в Германии владельцы электро- и водородомобилей, а также некоторых подзаряжаемых гибридов. Таким способом власти страны хотят стимулировать спрос на экологичный транспорт.

ПРИЗНАК СТИЛЯ

Показанный весной в Пекине четырехдверный «Фольксваген-Нью Мидсайз Купе» («новое среднеразмерное купе») не стал задерживаться в статусе концепт-кара и преобразился в серийную машину. Под именем «Ламандо» он дебютировал на выставке в китайском городе Чэнду. Младший брат «Пассата CC», хотя и напоминает седан «Джетта», построен на современной модульной платформе MQB.

В Китае новичок поступит в продажу в ноябре по цене от 29 000 долларов. Двигатели – только бензиновые наддувные «четверки» TSI объемом 1,4 и 2,0 л. По предварительным данным, механическая коробка не предусмотрена вовсе – только семиступенчатый робот DSG. Собирать «Фольксваген-Ламандо» для местного рынка планируют в Поднебесной, а в Европу и Америку его будут поставлять с мексиканского завода. В Старом Свете он появится не раньше 2016 года – вместе с «Джеттой» следующего поколения.

Европе придется подождать



ПАТРИОТИЧНЫЙ НАСТРОЙ

■ Стартовало производство модернизированного внедорожника «УАЗ-Патриот», о котором мы уже подробно рассказывали (ЗР, 2014, № 10). Изменилась внешность, в салоне появились новые сиденья, комбинация приборов и мультимедиа. Задняя подвеска обзавелась стабилизатором поперечной устойчивости. Расширилось и оснащение: впервые УАЗ предлагают с камерой заднего вида, навигатором, маршрутным компьютером, обогревом ветрового стекла, предпусковым подогревателем с таймером и функцией автономного отопителя. Усовершенствованный «Патриот» подорожал на 50 000 руб. Бензиновая версия стоит от 649 000 рублей, а дизельная – от 819 990 рулей.

393 хэтчбека «Опель-Корса» отозваны на российском рынке в связи с возможной неисправностью крепления оптического элемента наружного зеркала заднего вида. В определенных условиях стекло может выпасть из корпуса, что лишит водителя обзора.



55000 фунтов выложили на аукционе «Кристи» за позолоченную копию «Астон Мартин-DB5» из фильма «Голдфингер». У машины в масштабе 1:3 есть пульт управления «спецсредствами»: пулеметами, бронещитом и номерными знаками.



лотос распускается

ЦВЕТОК ЛОТОСА

Легендарная британская марка «Лотос» собирается усилить свои позиции на рынке. В сложившейся непростой финансовой ситуации фирма использует те же инструменты, что и гиганты индустрии, – оптимизацию производства и расширение модельной линейки. Поскольку оптимизация подразумевает сокращение персонала, исполнительный директор Жан-Марк Жале объявил, что компанию покинут 325 сотрудников из нынешних 1215. Вместе с этим «Лотос» расширит свою глобальную дилерскую сеть. За последние месяцы было открыто десять новых салонов, на очереди еще два десятка. В них будет представлена привычная для марки гамма легких трековых и дорожных спорткаров. Однако англичане задумались о радикальном расширении линейки. Правда, кроссовер и седан появятся не раньше чем через пять лет, а до того производитель продолжит выпускать новые модификации существующих моделей. В текущем году «Лотос» планирует продать 2000 автомобилей. Намеченная на ближайшее время цель – 3000 машин ежегодно.

АМЕРИКАНСКИЙ ТОП-МЕНЕДЖЕР



■ Будущий флагман «Кадиллака», который вступит в бой с «Мерседес-Бенцем S-Класс», дебютирует в начале 2016 года. Создатели обещают ни много ни мало наименьшую массу и лучшую управляемость в классе. Еще одна заявка на победу – новая модульная «восьмерка». Двигатель готовят для большого седана, однако его производные о четырех и шести цилиндрах найдут применение на всех машинах марки.

Представительскую модель назвали CT6. Она ознаменует переход «Кадиллака» к новой системе обозначений. Литеры *CT* говорят о принадлежности к легковой линейке, а цифра служит подсказкой о размерах и месте в корпоративной иерархии. Для вседорожников придумают свои начальные буквы. Напоминает подход «Инфинити»? Ничего удивительного: с 1 августа главой «Кадиллака» стал Йохан де Найсон, ранее руководивший премиальным подразделением «Ниссана» – он инициировал ребрендинг японских автомобилей в конце 2012 года.

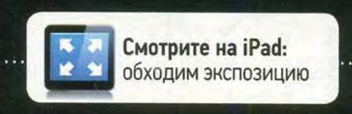


РОСКОШЬ ОПТОМ

■ Китайский бизнесмен Стефен Хунг неожиданно заставил всех ценителей дорогих машин в мире почувствовать себя нищими. Он осчастливил «Роллс-Ройс» крупнейшим заказом в истории марки: 30 длиннобазных «фантомов» обошлись ему в 20 млн долларов. Каждый из автомобилей будет иметь уникальную отделку. А две машины, украшенные золотыми элементами внутри и снаружи, и вовсе стали самыми дорогими за весь период выпуска модели.

Хунг не собирается ездить на купленных автомобилях: они будут обслуживать гостей принадлежащего ему отеля «Луи XIII», который откроется в Макао в 2016 году. Самый дорогой номер в 22-этажном здании обойдется в 130 тысяч долларов за сутки постоя.





АКТУАЛЬНО

ГОРОД КОНТРАСТОВ

Премьеры Парижского мотор-шоу* | **Автор** Кирилл Милешкин | **Фото** Александр Батыру

С момента автомобильной выставки в Москве минул месяц. Не тот срок, чтобы забыть имена его дебютантов, претендующих на высшие места в рейтингах продаж в своих сегментах. На Парижском автосалоне амбициозных новичков было не меньше. Существенно больше! Но тех моделей, что станут часто мелькать на российских дорогах, оказалось немного. Поэтому изучать их даже интереснее.

Как всегда, в глазах рябило от обилия машин с приставками «гибрид» и «эко» в названиях. Однако на этот раз я смотрел на них совсем под другим углом. Накануне открытия шоу глава концерна «Фольксваген» в порыве откровенности заявил на весь автомобильный мир, что введение новых норм на выбросы CO_2 смертельно для отрасли. Снижение уровня выбросов всего лишь на 1 г/км обходится производителям в 100 млн евро! Эти гигантские вложения еще неизвестно когда окупятся. А незадолго до выставки всплыли результаты одного исследования: выяснилось, что в условиях реальной эксплуатации выбросы CO_2 у современных машин аж на 38% выше паспортных. Страхи экологов усыпляют за счет массы различных ухищрений. Куда выведет эта кривая дорожка борьбы за чистый воздух?

**С некоторыми новинками Парижского автосалона мы уже успели познакомить наших читателей: это «Опель-Корса» и «Шкода-Фабия» (ЗР, 2014, № 9), «Вольво-ХС90» (ЗР, 2014, № 10), а также «Ленд-Ровер Дискавери Спорт» и «Ягуар-ХЕ», рассказы о которых опубликованы в этом же выпуске «За рулем».*

Премиальное подразделение «Ниссана» замахнулось на позиции мерседесовского «S-класса» и его признанных одноклассников. В качестве пробного шара на суд публики выкатили концепт «Q80 Инспирейшн» ❶ (англ. *inspiration* – вдохновение).

В сегменте черных седанов классических пропорций любое отклонение от стандарта воспринимается как вызов, но «Инфинити» смелости не занимать. Поэтому «восьмидесятка» оказалась четырехместным фастбеком с распашными дверями на манер

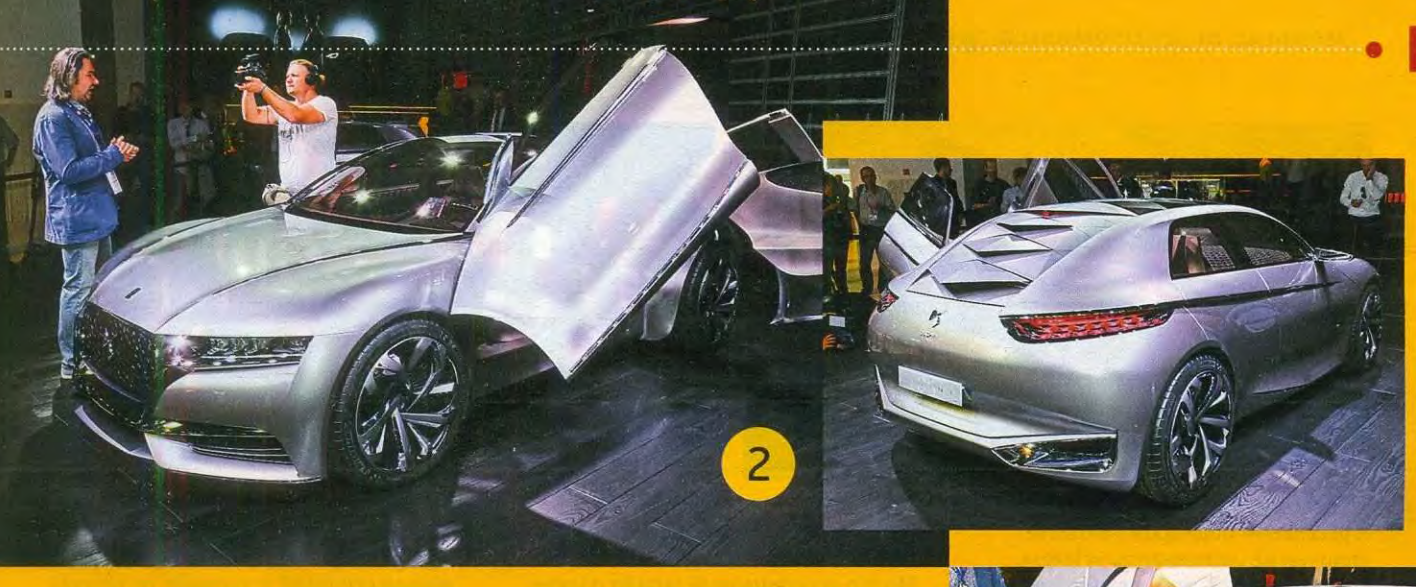
1

1

Infiniti Q8

1

PARIS'2014



«Роллс-Ройса Фантом». По габаритам Q80 недотягивает до растянутых версий конкурентов из немецкой «большой тройки»: их длина переваливает за 5,2 м, а в «Инфинити» от носа до хвоста всего 5060 мм. Он приземистее – 1340 мм в холке, немецкие же машины не ниже 1460 мм. Так что прямыми конкурентами корректнее называть «Мерседес-Бенц CLS» и БМВ 6-й серии «Гран Купе».

Гибридная силовая установка развивает 550 л.с. Ее основа – 3-литровая «шестерка» с двойным наддувом, предвестник двигателей «Инфинити» нового поколения.

В зависимости от дорожных условий и пожеланий водителя, фастбек может быть задне- или полноприводным. Кроме того, модель оснащена системой автономного вождения и проекционным дисплеем не только для водителя, но и для переднего пассажира. Любопытно сделан салон: передняя его часть оформлена в черном цвете, задняя – в белом. Не иначе, создатели концепта хотели подчеркнуть разницу в статусе обитателей первого и второго рядов кресел. Вот только кто из них главнее в Q80 – непонятно.

Что за Парижский автосалон без ярких французских концепт-каров! Самый интересный из них – **«Дивин DS»** ❷ (фр. *divine* – божественная). Казавшийся внушительным на фотографиях, хэтчбек с 20-дюймовыми колесами на самом-то деле не так уж и велик. При длине 4,21 м он вписывается между существующими моделями DS3 и DS4.

Французы сразу дали понять, что это не прототип будущей серийной модели, а всего лишь собирательный образ – эдакая демонстрация того, в каком направлении пойдет стилистическое развитие машин линейки DS, выделенной отныне в отдельную, самостоятельную марку. Настолько самостоятельную, что французы просят больше не употреблять в связке с ней имя «Ситроен» – оно осталось за «народными» автомобилями.

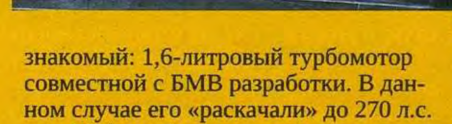
Передняя часть кузова оформлена в духе чисто китайских «ситроенов» – седана 5LS и кроссовера 6WR. Художники назвали такое решение «крыльями DS».

Главный элемент внешнего облика – крыша, навевающая ассоциации с хребтом рептилии. Набор из тонированных, прозрачных, глянцевых и матовых ромбов разных размеров играет падающими лучами света, создавая интересные визуальные эффекты.

Передняя часть салона и прямоугольный руль решены в том же духе. В отсутствие заднего стекла обзор назад обеспечивает камера заднего вида, картинка с которой передается на дисплей диагональю 10,4 дюйма, размещенный на месте традиционного салонного зеркала.

Для машины разработаны три варианта «дресс-кода»: «Мужской», «Парижский шик» и «Роковой панк». В первом случае для отделки использованы карбон, гладкая кожа и строчка красной нитью. Второй вариант – со светлой кожей исключительного качества, плиссированным шелком и бисером – переносит обитателей салона в мир высокой моды. К третьему приложили руки специалисты «Сваровски»: металл и стразы по черной коже! Панели съемные: сменить «стиль» можно за 15 минут.

«Дивин» щеголяет лазерным головным светом, каким пока что могут похвастаться только «Ауди» и БМВ. Под капотом – старый знакомый: 1,6-литровый турбомотор совместной с БМВ разработки. В данном случае его «раскачали» до 270 л.с.



PARIS'2014

На фоне будоражащего кровь «Дивина» практически неприметно промелькнул малыш **«Ситроен-С1»** ❸, превращенный в псевдокроссовер. Концепт-кар «Урбан Райд» отличается ярким цветом кузова, контрастным и одновременно практичным пластиковым обвесом. Клиренс прибавил 15 мм, на 10 мм расширена колея. «Ситроен» открыл на своем стенде голосование, и, если проект наберет достаточное количество голосов, «Урбан Райд» станет серийным. Объективных препятствий для этого нет: объем вложений для доработки исходного С1 минимален.







1

Убери с кузова эмблемы – и в этом агрессивном поджаром концепте нипочем не распознаешь «Пежо». Одни только 23-дюймовые колеса **«Кварца»** ❶ чего стоят: не каждый «Хаммер» такие примерит. Инженеры избавились от центральной стойки кузова и одарили концепт подъемными дверями. Когда они открыты, создается впечатление, что кузов буквально разорван пополам. Салон отделан кожей, базальтом и оригинальной тканью, изготовленной с использованием вторсырья – переработанных пластиковых бутылок.

Кроссовер «Кварц» длиной 4,5 м и шириной 2,06 м не является предвестником какой-либо серийной модели. Но его неординарный дизайн подкреплён соответствующей технической проработкой. В основе машины – серийная модульная платформа EMP2 от 308-го хэтчбека.

Разработанный подразделением «Пежо Спорт» 270-сильный двигатель создан на базе серийной «четверки» объемом 1,6 л. В «Кварце» ему помогают два 85-киловаттных электромотора, по одному на каждой оси; они могут вращать колеса или заряжать батареи во время торможения. На чистой электротяге кроссовер проезжает до 50 км. Предусмотрены дорожный и гоночный режимы силовой установки: во втором случае задействованы все три двигателя, которые совместными усилиями выдают 500 л.с. Коробка передач – классический шестиступенчатый автомат.

Пневмоподвеска меняет дорожный просвет в диапазоне 300–350 мм. Команды водителя ей не нужны: клиренс корректируется автоматически. Данные камер переднего обзора и навигации заранее информируют электронику о смене рельефа.

Пока французы, надеясь не проиграть вчистую в борьбе с аналогичными версиями «Гольфа», возят по выставкам концептуальный 308 R и колдуют над 308 GTi, всё больше клиентов смотрят в сторону конкурентов. Благо горячих и «подогретых» хэтчбеков сейчас навалом. Дабы не растерять покупателей, в «Пежо» подготовили промежуточное исполнение **308 GT** ❷: с заниженной подвеской и особым цветом кузова.

Покупатели вольны выбирать между бензиновым 205-сильным мотором 1.6 THP, агрегатированным с шестиступенчатой механикой, и 2-литровым турбодизелем мощностью 180 «лошадей», который работает в паре с шестискоростным автоматом.

В стандартное оснащение входит пакет «Драйвер Спорт»: нажимаешь кнопку – и реакции на педаль обостряются, автомат работает жестче, тяжелеет руль, шкалы и стрелки приборов окрашиваются в красный цвет.



2

«Мицубиси-Аутлендер PHEV Концепт-S» ❸ вызвал единственный вопрос: ну почему же сразу так не сделали? Всего и делов-то – поменяли переднюю и заднюю части да корпуса зеркал. Но теперь машина смотрится куда лучше и наконец-то можно поверить, что ее нарисовали в XXI веке. Кстати, вам ничего не напоминает этот Х-образный росчерк передка? Представляю, как скривился шеф-дизайнер АВТОВАЗа Стив Маттин… Новый фирменный стиль будет переложен на все будущие «мицубиси», но это касается лишь «икстемы» – передка машины. Задняя часть у серийного «Аутлендера» будет совсем другой.

В салоне изменилась только отделка. Выставочную машину украсили вставками из полированного дерева и бордовой кожей, попутно заменив трехспицевый руль четырехспицевым. Гибридный силовой агрегат трогать не стали: здесь по-прежнему трудятся 2-литровый бензиновый атмосферник и пара электромоторов.



3



Для россиян марка «Рено» – это прежде всего «Логан» и «Дастер». Но французы не разучились делать дорого и красиво. Доказательство тому – новый **«Эспас»** ❶.

Имя прежнее, а машина другая: теперь это не совсем минивэн – чувствуется желание приблизить однообъемник к модным нынче кроссоверам, тем паче что у «Рено» в этом сегменте нет большой машины.

Новый «Эспас» построен на модульной платформе CMF. Конструкторам удалось снизить снаряженную массу аж на 250 кг! Разделения на длинную и короткую версии больше не будет; пяти- и семиместные машины выглядят одинаково и не отличаются друг от друга размерами: 5,85 м длины (как у «Гран Эспаса» прежнего поколения) и 2,88 м между осями (+ 16 мм). Клиренс увеличен на 40 мм – до 160 мм.

В моторном отсеке прописали только 1,6-литровые двигатели. Бензиновый выдает 200 л.с., дизели – 130 или 160 «лошадей». В качестве альтернативы механической коробке доступен робот с двумя сцеплениями – семиступенчатый на бензиновом «Эспасе» и шестиступенчатый на 160-сильном дизельном.

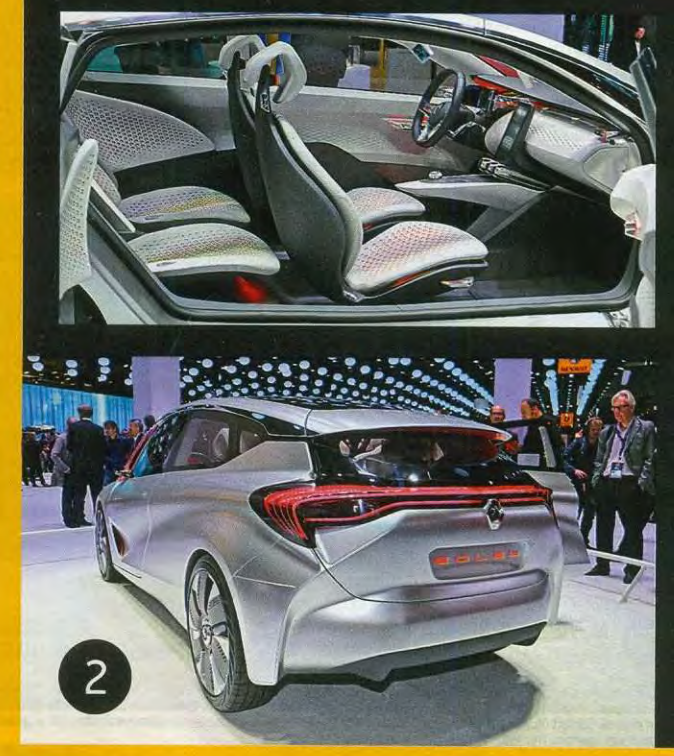
Удовольствие от вождения должно обеспечить полноуправляемое шасси «4Контрол» и комплекс «Мульти Сенс», предлагающий пять вариантов настроек: «эко», «комфорт», «нейтраль», «спорт» и «персо», в котором водитель может задавать индивидуальные настройки шасси. Меняется не только поведение машины, но и вид комбинации приборов, а также цвет подсветки интерьера.

Панорамная крыша (два типа, в зависимости от комплектации), мультимедийный комплекс с вертикально установленным дисплеем диагональю 8,7 дюйма, проекционный дисплей… А еще – оригинальные решения вроде висящего в воздухе моста консоли между передними креслами, под которым расположены розетка, подстаканники и ниша для мелочей. Задние сиденья можно сложить, не покидая водительского кресла: электропривод включается через меню на центральном дисплее.

Светодиодные фары и 20-дюймовые колеса намекают, что машина будет не из дешевых.

А еще на стенде «Рено» был футуристический концепт-кар «Эолаб» ❷. Красивые цифры расхода топлива и выбросов CO_2 для автоконцернов сейчас ценнее, чем бусы для папуаса: 75 бензиновых и 68 электрических «лошадей» довольствуются литром топлива на 100 км. Заряда аккумуляторов хватает на 60 км экологически чистого пробега. Четырехместный автомобиль весит 955 кг.

Экономить топливо помогают активные аэродинамические элементы – в частности, закрылки по бокам заднего бампера и створки колесных дисков. О перспективах своего детища французы пока молчат.











Слухи о том, что премьера второго поколения **БМВ-Х6** ❶ состоится в Москве, ходили с весны. В самый последний момент баварцы перенесли дебют в Париж. Не будем вникать в реальные причины этого шага, но официальная версия звучала так: во Франции, дескать, больше потенциальных покупателей Х6.

Купе-кроссовер, как и в первом поколении, отличается от «икс-пятого» иным оформлением не только кормы, но и передней части кузова – рисунок бампера более агрессивный. Машина стала практичнее. Объем багажника вырос на 10–75 л, в зависимости от положения заднего дивана; пятую дверь теперь можно открыть без помощи рук, проведя ногой под бампером. Снаряженная масса снизилась примерно на 40 кг.

Достойную динамику обеспечивает даже базовый двигатель – 3-литровый дизель в 258 сил: 6,7 с длится разгон с места до сотни. Его коллега с тройным наддувом позволяет выполнить это упражнение за 5,2 с. Машина с бензиновым 450-сильным мотором версии xDrive50i, самым мощным в линейке на данный момент, быстрее еще на 0,4 с. Восьмиступенчатый автомат и полный привод полагаются всем модификациям.

Российские цены на БМВ-Х6 уже известны. Подступиться к кроссоверу можно, имея на банковском счете не менее 3 508 000 рублей, – он дороже «икс-пятого» на 300–350 тысяч.

К слову, заботясь о клиентах, баварцы на российских машинах заявили меньшую мощность турбодизеля – не 258, а 249 «лошадок», что сулит ощутимую экономию на транспортном налоге.

Весной до наших дилеров должен добраться и кабриолет 2-й серии ❷. Управлять складной крышей можно дистанционно – дополнительный плюс в пользу модели в глазах тех, кто любит пустить пыль в глаза. Заказчик волен выбирать цвет ткани: черный, серебристый или коричневый.

Новичок на 72 мм длиннее своего прямого предка – открытой «копейки» БМВ. Жесткость кузова на кручение выросла на 20%, жесткость на изгиб – на 10%.

На вершине линейки расположилась версия М235i с 326-сильным двигателем.

А начальный уровень – это БМВ-220i мощностью 184 л.с. Купе с таким мотором стóит у нас от 1,4 млн рублей. За кабриолет наверняка попросят не меньше полутора миллионов.

Третий баварский дебютант – компактвэн «Эктив Турер», получивший полный привод. Шильдики *xDrive* можно увидеть на версиях 220d и 225i, мощностью 190 и 231 л.с. соответственно.





Центр притяжения на мерседесовском стенде – двухдверка **AMG GT** ❶. Формально машина пришла на смену суперкару SLS AMG, однако новичок компактнее и дешевле. Его прямые конкуренты – «Порше-911» и «Ягуар F-Тип», чьи стилистические мотивы, откровенно говоря, явно прослеживаются в задней части кузова нового «Мерседеса».

«Пламенное сердце» специально разработано для этого купе. Собранная вручную «восьмерка» объемом 4,0 л оснащена двумя турбинами в развале блока цилиндров и системой смазки с сухим картером, рассчитанной на гоночные нагрузки.

Двигатель расположен за передней осью. В зависимости от исполнения, он развивает 462 или 510 л.с. Более мощная версия получила обозначение AMG GT S. Первая сотня на спидометре ей покоряется за 3,8 с, а в пределе стрелка прибора переваливает за отметку «310».

Привод – «правильный», задний. Механической коробки передач не предусмотрено (это же «Мерседес»!) – только семиступенчатый робот с двумя сцеплениями. Неокрашенный каркас кузова весит 231 кг: более чем на 90% он состоит из алюминия. Плюс немного стали и магниевых сплавов. Снаряженная масса «Мерседеса-AMG GT» – 1540 кг. Модификация GT S тяжелее на 30 кг. Распределение массы по осям – 47:53. В передней подвеске использованы двойные поперечные рычаги из кованого алюминия. Список опций включает керамические тормозные диски, адаптивные амортизаторы, задний дифференциал с электронной блокировкой, облегченные колеса, аэродинамический пакет.

Салон для такой машины, пожалуй, не самое важное. Но и здесь все безупречно: утонченность стиля и высокое качество отделки. Изюминка – блок клавиш, расположенный на потолке.

«Мерседес-AMG GT» еще не успел выйти на рынок, но двигателем уже вынужден поделиться. Им вооружили седан и универсал «C 63 AMG» ❷. Обычные версии получили 476 л.с., «эски» – 510 «лошадей». Несмотря на схожие параметры, немцы подчеркнули разницу в моторах: у спорткара он носит индекс M178, у «цешек» – M177.

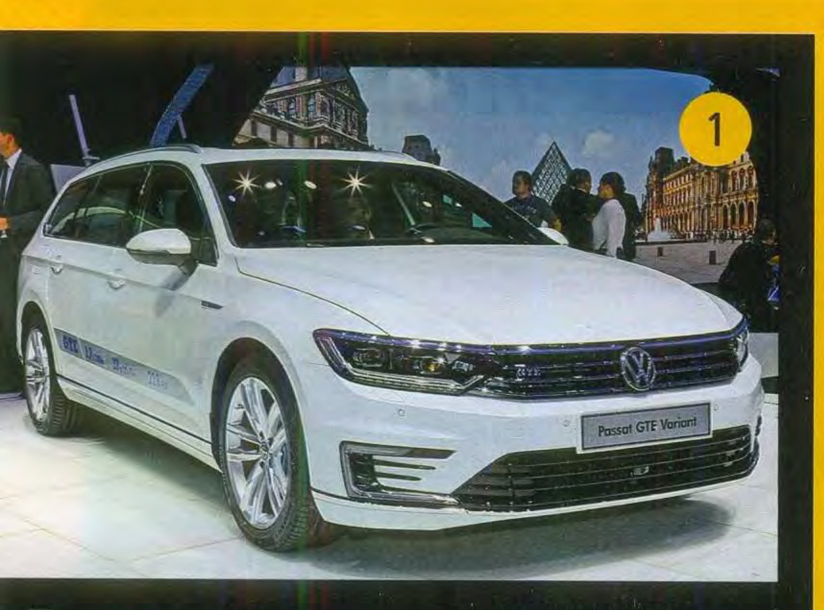
Двухдверку «цэшкам» не догнать: в лучшем случае на разгон до 100 км/ч уйдет 4 с, а электронный ограничитель прервет полет на стандартных 250 км/ч. Экономия топлива относительно атмосферного предшественника объемом 6,2 л заявлена фантастическая: 32%!

Другие новинки компании – обновленный компактвэн B-класса, получивший в качестве опции светодиодные фары, купе S-класса с 12-цилиндровым двигателем от AMG с отдачей 630 «лошадей» и «гражданский» универсал C-класса.









PARIS'2014

В деле гибридизации модельного ряда «Фольксваген» полон решимости опередить «Лексус». К подзаряжаемым моделям XL1 и «Гольф GTE» в Париже присоединился **«Пассат GTE»** ❶, чей пробег на батареях достигает 50 км. В арсенале машины – бензиновый двигатель 1.4 TSI мощностью 156 л.с. и 115-сильный электромотор. У гибридов своя арифметика, поэтому их суммарная отдача составляет 218 л.с.

Дальше еще интереснее. Анонсированный расход топлива – 2 л/100 км, но уже следующая строчка пресс-релиза сообщает: на 50-литровом бензобаке и полностью заряженных аккумуляторах машина покрывает 1000 км. Элементарным делением получаем почти 5 л/100 км. Вранье? Ну что вы, просто маленькие нюансы методики расчета. И главное, что никого это, похоже, не смущает: таковы общепринятые правила игры для одурманивания покупателей.

В остальном «Пассат GTE» действительно не промах. Разгон до 100 км/ч покоряется машине менее чем за 8 с, а максимальная скорость достигает 220 км/ч. Емкость блока батарей – 9,9 кВт·ч. Восполнение энергии от сети занимает от 2 часов 30 минут до 4 часов 15 минут, в зависимости от типа питания. Можно зарядить аккумуляторы и во время движения, выбрав соответствующий режим работы силовой установки.

В шестиступенчатом преселективном роботе DSG, специально разработанном для гибридов, три сцепления: два трудятся в самой коробке, третье при первой же возможности разрывает связь между двигателем и трансмиссией.

Опознать гибрид легче всего спереди. Его выдает синяя полоса по верхней кромке решетки радиатора и С-образные ходовые огни, которые расположены в бампере, не как у обычных «пассатов».

Любопытно, что при такой демонстративной заботе об экологии фирма по-прежнему раздает информацию для прессы не только на USB-флешках, но и в виде старых добрых увесистых брошюр. Изведенные на бумагу деревья, становясь никому не нужными, уже к вечеру пресс-дня отправляются в мусорные корзины…



Если «Пассат» превратили в «травоядное», то «овощ» XL1 неожиданно стал хищником. Вместо 48-сильного дизелька у него появился будоражащий воображение мотор V2 от супербайка «Дукати-1199 Суперледжера». Его 200 сил разгоняют концепт **«XL Спорт»** ❷ до 270 км/ч. Вместо узеньких энергосберегающих шин – скоростные покрышки шириной 205 мм спереди и 265 мм сзади. Силуэт машины не оставляет равнодушным: есть в нем спорткаровские нотки!





Третья новинка наверняка придется ко двору в России. Взяв пример с «Пассата», вседорожной версией «Олтрек» обзавелся **«Гольф»** ❸. Теперь любители кроссоверов рискуют уподобиться Буриданову ослу: в дополнение к некогда единственному в своем роде универсалу «Шкода-Октавия Скаут» им предлагают на выбор еще две машины – «Сеат-Леон Икспириенс» и «Фольксваген-Гольф Олтрек». Вместимость, спортивность или классика – что предпочтете вы?





Новый **«Киа-Соренто»** ❶ – одна из немногих премьер выставки, которые в Европе будут пользоваться ограниченным спросом, а вот в России станут по-настоящему востребованными.

Доступный в пяти- и семиместном вариантах кроссовер заметно похорошел, при том что сохранил стилистику предшественника. Он прибавил 95 мм в длину, 5 мм в ширину, а колесная база увеличена на 80 мм. Багажник раздулся с 515 л «под шторкой» до 605 л. Снаряженная масса зависит от исполнения – от 1735 до 1849 кг.

В набор силовых агрегатов для Старого Света входит пара турбодизелей – объемом 2,0 л (185 л.с.) и 2,2 л (200 л.с.), а также бензиновый атмосферник 2.4 (188 л.с.). Самый слабый двигатель идет исключительно с шестиступенчатым автоматом, два других можно заполучить и с шестискоростной «ручкой». На других рынках «Соренто» доступен с бензиновыми безнаддувными агрегатами в 2,4 и 3,3 л, оснащенными многоточечным впрыском.

Внедорожные способности у новичка так себе.

К скромным углам въезда и съезда (16,9 и 21° соответственно)



прилагается дорожный просвет в 185 мм.

Зато порадовал салон: приятный дизайн, неплохие материалы, простор в первых двух рядах и приемлемый уровень комфорта на галерке. В нижней части консоли расположен блок клавиш, отвечающих за полезные в России функции: обогрев руля, вентиляцию и обогрев сидений.

Гибридный седан «Киа-Оптима Т-Гибрид» ❷ мощностью 170 л.с. вобрал в себя несколько технических новшеств. В 1,7-литровом дизеле в дополнение к турбине с классическим типом привода применена вторая – с электрическим питанием. Вместо привычных литиево-ионных батарей стоят свинцово-углеродные. Они не требуют активного охлаждения в процессе работы и легче поддаются переработке в конце жизненного цикла. Пока силовая установка находится в стадии разработки, поэтому точных цифр экономии относительно машины с ДВС нет. Инженеры ожидают результат на уровне 15–20%.

Кроме того, легкий рестайлинг прошелся по компактвэну «Венга» ❸ и европейскому хэтчбеку «Рио». Буквально несколько штрихов заметят только знатоки этих моделей. «Венга» остается достаточно редким гостем на российских дорогах, а под именем «Рио» у нас известна совсем другая машина.











О новой **«Фабии»** ❶ уже рассказал Максим Сачков (ЗР, 2014, № 9), но обойти ее вниманием я не мог – хотя бы потому, что состоялся дебют универсала.

«Сарайчик» получился очень гармоничным – чем подтвердил, что прогрессирует от поколения к поколению. Универсал на 265 мм длиннее хэтчбека и лишь на 24 кг тяжелее. Объем грузового отсека – от 530 до 1395 л (у хэтчбека 330–1150 л). Погрузочная высота – 611 мм против 659 мм у хэтчбека.

Интерьер без откровений, зато в машине удобно. При росте 186 см я уселся «сам за собой» без особой свободы в коленях, но и не в тесноте. Отдельно отмечу большое количество воздуха над головой даже в машине с панорамной крышей (опция).

Предусмотрены передние кресла двух типов: обычные (с регулируемыми подголовниками) и цельные. В обоих случаях они исключительно комфортны.

В доступной палитре цветов кузова недолго потеряться. Как и раньше, есть двухцветные варианты. На машинах прошлого поколения контрастной могла быть только крыша, сейчас же вместе с ней покрасят и передние стойки. Еще одна любопытная деталь: в заднем бампере всего три датчика парковки вместо привычных четырех. Маленькой машине достаточно и этого, а экономия налицо.

В Россию «фабии» завезут в следующем году. «Народных» цен не ждите. Хэтчбек окажется дороже «Рапида» в сопоставимой комплектации, поскольку его теперь будут импортировать (сборка в Калуге не планируется). Но отказываться от поставок чехи не намерены: при нынешней конкуренции важно обозначить присутствие в сегменте.

Сменив поколение, компактвэн «Форд S-MAX» ❷ еще не до конца утратил молодежный задор предшественника, но стал заметно строже. Исчезли кругляши – фар в переднем бампере и дефлекторов салонных воздуховодов. Материалы отделки подобраны с расчетом на то, что им придется контактировать с детьми и животными. Комфорт для задних пассажиров обеспечивают тонкие спинки передних кресел, оставляющие больше места для ног, и отдельный блок климат-контроля. Не забыли и про водителя: появилась вентиляция сиденья, обогрев руля.

На ходу S-MAX способен доставить удовольствие, несмотря на семейный статус. Владельцы оценят рулевую рейку с переменным передаточным отношением и впервые появившийся среди опций полный привод. Соответствуют спортивным амбициям и двигатели, предлагающие до 180 дизельных «лошадей» и до 240 бензиновых.

Уходящее со сцены поколение оказалось по меркам минивэнов очень популярным в России. Преемник не растерял ключевых преимуществ, главное – не промахнуться с ценой.









В классе стильных вседорожников – пополнение. «Фиат» разродился давно анонсированной моделью **500X** ❶. Под пятидверным кузовом – то же шасси, что и у «Джипа-Ренегейд». Машину станут выпускать в двух исполнениях – городском и загородном. Второе отличают иные бамперы, прибавляющие 2 см к длине автомобиля. О дорожном просвете производитель умалчивает. Впрочем, и без этого видно, что хвастаться тут особо нечем.

Зато моторно-трансмиссионные вариации – на зависть всем конкурентам. Передний или полный привод, пяти- и шестиступенчатая механические коробки передач, девятискоростной автомат и робот о шести передачах, четыре бензиновых и три дизельных мотора образуют немало различных комбинаций. Двигатели на тяжелом топливе объемом от 1,3 до 2,0 л развивают 95–140 л.с. В бензиновой гамме – два атмосферника (1,6 л, 110 л.с. и 2,4 л, 184 л.с.) и пара наддувных агрегатов (1,4 л, 140 и 170 л.с.).

Новинка, как и все семейство «пятисотых», радует яркими линиями интерьера, но качество материалов среднее – о серьезной конкуренции с «Мини-Кантримен» можно забыть. А вот «Опелю-Мокка» и «Ниссану-Джук» придется потесниться. Причем не только в Европе. «Фиат» обещает продавать 500X в сотне стран. Надеемся, в их число войдет и Россия.

Отрадно, что концепт iV-4 не растерял своей привлекательности, превращаясь в серийный кроссовер **«Сузуки-Витара»** ❷. При длине 4175 мм машина получилась на 325 мм короче ныне выпускаемой пятидверной «Гранд Витары», так что отказ от приставки «Гранд» вполне закономерен.

В линейку двигателей вошли два 1,6-литровых агрегата – дизельный и бензиновый. Оба развивают 120 л.с. и могут сочетаться как с передним приводом, так и с полным. А вот шестиступенчатый автомат смогут заказать только покупатели бензиновой версии.

О появлении трехдверки японцы пока ничего не говорят. Однако и у представленной машины объем багажника невелик – всего 375 л. У трехдверной версии, если таковая родится, наверно, и вовсе будет «рюкзачок».

О серьезном бездорожье лучше забыть, но клиренс в 185 мм и система «Олгрип» с четырьмя режимами работы все же помогут в трудную минуту.

В списке опций – панорамная крыша, активный круиз-контроль и система экстренного торможения. Но большая часть комплиментов наверняка достанется машине за широкие возможности ее индивидуализации. Особенно мне приглянулась вставка в цвет кузова на передней панели. Она и круглые часы между центральными дефлекторами отвлекают внимание от остальных элементов салона, сделанных из жесткого пластика и без дизайнерских изысков. Впрочем, в этом есть и плюс: цена наверняка окажется адекватной, без замашек на премиум. Ее узнаем в следующем году.







1

В то время как «Феррари», «Порше» и «Мак-Ларен» уступили велению времени и выпустили гибридные суперкары мощностью под тысячу «лошадей» каждый, фирма «Ламборгини» гордо несла увядающее знамя многолитровых бензиновых атмосферников. Но в Париже и этот бастион пал: на стенде итальянской марки публику завораживал бесподобно красивый сочно-синий концепт-кар **«Астерион LPI 910-4»** ❶.

По количеству двигателей он переплюнул всех. Электромоторов у него аж три – суммарной отдачей в 300 сил. Еще 610 «лошадок» снято с монстра V10 объемом 5,2 л. Распределение тяги по осям своеобразное: задние колеса вращает ДВС в паре с одним из электромоторов, передние – исключительно на электрической тяге. И вот тут кроется главное откровение. «Ламборгини» можно заряжать от сети, после чего купе проезжает без использования жидкого топлива до 50 км – на переднем приводе! Такой разрыв шаблона впечатляет посильнее гибридной сущности.

Режим «овоща» позволяет заявить аппетит в 4,12 л/100 км. А в боевом режиме машину приводят в движение все четыре колеса: «Астерион» набирает первую сотню за 3 с и разгоняется до 320 км/ч.

Название модели по традиции имеет отношение к быкам. Астерион – настоящее имя Минотавра из греческой мифологии. Получеловек-полубык, он тоже был в определенном смысле гибридом.

В следующем году стартуют продажи четвертого поколения родстера **«Мазда MX-5»** ❷. Статус легенды, подтвержденный титулом самой массовой двухместной модели в мире, не позволяет марке идти на эксперименты. «Пятерка» стала легче (минус 100 кг относительно предшественницы), компактнее (минус 105 мм в длину и минус 15 мм между осями) и, надеюсь, сохранила бесподобную управляемость.

Двигатель максимально сдвинут к центру машины. Капот и крышка багажника, передние крылья и усилители бамперов сделаны из алюминия. Инженеры добились идеальной развесовки 50:50.

Под капотом – полуторалитровый двигатель семейства «Скайэктив». Те, кто любит погорячее, смогут выбрать двухлитровый агрегат. Коробки передач шестиступенчатые – механика в базовой комплектации или автомат за доплату. В передней подвеске применили двухрычажную схему, сзади – многорычажка.



2

Дизайнеры старались сделать MX-5 одинаково стильным как с опущенным мягким верхом, так и с поднятым. Причем интерьер спроектирован с расчетом на максимальное удовольствие от езды именно в открытом варианте. В кокпите (салоном жизненное пространство без крыши для двоих седоков назвать сложно) царит минимализм, подобающий спортивной машине. Хотя без ярких черт не обошлось. Отмечу две: вставки под цвет кузова на дверях и асимметричные центральные дефлекторы – круглый слева и узкий прямоугольный справа.





Dacia Lodgy Stepway





Компактвэн «Дачия-Лоджи» и коммерческий «Доккер» в России неизвестны, хотя своего покупателя они точно нашли бы. Тем более в исполнении **«Степвей»** ❶ с практичным пластиковым обвесом. К нему прилагаются вставки под металл на кузове, 16-дюймовые колеса и немного измененная отделка интерьера. А вот клиренс, в отличие от дорожного просвета «Сандеро» в аналогичной комплектации, остался неизменным. Надежда на появление машины в нашей стране есть: рядом со мной вседорожные новинки изучал и фотографировал шеф-дизайнер АВТОВАЗа Стив Маттин.

Незадолго до открытия салона стало известно, что румынская марка задумала избавиться от одной из грузопассажирских моделей. В тесный сегмент набились «Логан MCV», «Лоджи» и «Доккер». Судя по новинкам, отставка светит MCV.

«Хонда» возвращается в сегмент компактных кроссоверов вместе с именем **HR-V** ❷. Внешне машина нам уже знакома: ее показывали и в Японии, и в США (как «Везель»). В Париж привезли европейскую версию и рассказали о будущих моторах. Их два: бензиновый полуторалитровый и новейший дизель, который при объеме 1,6 л развивает 160 л.с. (он идет на смену нынешнему 2,2-литровому агрегату о 150 силах). Для полуторалитровой версии за доплату доступен вариатор.

Среди отличительных особенностей модели – расположенный в колесной базе бензобак и складные сиденья «мэджик ситс», позволяющие использовать пространство салона по максимуму. Продажи стартуют летом 2015 года.

Вместе с HR-V японцы показали обновленные кроссовер CR-V и пятидверный «Сивик», изменения в которых замечаешь только после изучения пресс-релиза, да прототип компактвэна «Джаз» нового поколения. Что в нем, помимо наглухо затонированных стекол, концептуального – загадка: автомобиль выглядит абсолютно готовым к производству. Тем более что его близнец «Фит» уже продается в Японии и США.

«Тойота» уже не первый год поговаривает о радикальной смене дизайна – ради привлечения молодой аудитории. Первый заметный результат появился только сейчас. По части смелости линий кроссовер **C-HR** ❸ обошел даже «Лексус-NX»! Эта машина, вне всякого сомнения, станет серийной, заполнив в иерархии японского автогиганта пустующую нишу, расположенную на ступень ниже кроссовера RAV4. Габариты (4350×1850×1500 мм), новая платформа и гибридная силовая установка – вот и всё, что известно об экспонате. Поэтому публике и журналистам оставалось лишь обмениваться мнениями о внешности автомобиля. Разочарованных отзывов – дескать, «Тойота» уже не та – я не услышал ни от кого.





ПРЕМЬЕРЫ







Дополненная реальность: 37, 40, 48, 58, 68, 72, 88, 90

КАЧЕСТВО «ГРАНТИРУЮТ»

Вспоминаем о «Гранте» за рулем седана «Датсун Он-До» | **Производство** Тольятти | **В продаже** с сентября 2014 года | **От** 329 000 рублей | **Автор** Михаил Кулешов | **Фото** автора и «Датсун»

Следить за выступлением технического специалиста фирмы «Датсун» – одно удовольствие. Парень старается, со знанием дела рассказывает о проделанной работе. Демонстрирует всякие схемы и графики. Приводит важные факты.

– Мы поставили другие амортизаторы и пружины, – говорит он. – Использовали усиленные стабилизаторы поперечной устойчивости. Улучшили шумоизоляцию пола, моторного отсека и задних колесных арок. Даже уплотнители дверей поменяли!

Собравшиеся журналисты прекрасно знали, о чем идет речь, да и организаторы понимали, что слова «изменили», «усилили» и «поменяли» в отношении



новой модели звучат не очень уместно. Однако висящее в воздухе «в сравнении с донорской "Грантой"» так никто и не произнес. На презентации «Датсуна Он-До» имя «Гранта» – словно имя Волан-де-Морта в сказке про Гарри Поттера: из разряда тех, которые нельзя называть.

ТИГР ПОЛОСОК НЕ МЕНЯЕТ

Служебная «Гранта» помогает мне в решении личных и редакционных задач уже полтора года. Я прекрасно знаю ее повадки. Помню каждую кнопочку, усилия на всех органах управления и даже специфический запах салона в те дни, когда машина была совсем новой.

«Датсун Он-До» пахнет так же. И воспринимается – тоже. С привычным чрезмерным усилием я открываю водительскую дверь, проваливаюсь в грантовское кресло и обхватываю грантовский руль. Пусть и с другой – японской – эмблемой на ступице. Центральная консоль в «Датсуне» вроде бы оригинальная, но блок управления микроклиматом вновь вазовский – на этот раз от «Калины». Обшивки дверей, рычаг переключения передач, подрулевые рычажки и кнопки – всё до боли знакомое и родное.

В каком-то смысле это даже неплохо. Посадка в «Датсуне», как и в вышеупомянутых «ладах», высоковата, однако удобна и проработана. К тому же набивку сиденья сделали более плотной и сидеть стало чуть удобнее.

Тросовый привод обеспечивает пятиступенчатой механике (автомат на «Он-До» не ставят) четкие переключения. Обзорность через огромные лопухи внешних зеркал неплохая, а задний диван с тремя отдельными подголовниками дарит приемлемый для седана B-класса простор (колесная база совпадает с грантовской до миллиметра).

Под капотом «Датсуна» – знакомый блок с выштамповкой «Сделано в России». Однако модификация вазовского 1,6-литрового

«Он-До» – замечательный автомобиль, но выдавать его за японский – все равно что называть черное белым

восьмиклапанника зависит от выбранной комплектации. Берешь стартовую версию «Аксесс» (от 329 000 рублей) – получаешь 82-сильный вариант с крутящим моментом 132 Н·м. Решишься на «Траст» (от 350 000 рублей) или «Дрим» (от 400 000 рублей) – и тебя осчастливят 87-сильной модификацией (140 Н·м). «Старший» мотор стоит и на моей «Гранте» – поэтому «Он-До» я взял помощнее, 87-сильный.



Приборы незатейливы, но читаются хорошо. Дисплей трип-компьютера перекочевал с «Гранты» без изменений.

ТИШЕ ЕДЕШЬ – ДАЛЬШЕ... БОЛЬШЕ

В отличие от «Гранты», тестовый «Он-До» пускается почти бесшумно – с поворотом ключа салон не наполняется вибрациями. И пускай некоторые вазовские болячки вроде подвывающей трансмиссии активно лезут наружу, общее впечатление от первых километров за рулем «Датсуна» неплохое.

Если не акцентироваться на громком голосе вазовского мотора, то можно признать, что здесь тихо. Причем тихо по-настоящему. Над изоляцией от дорожных шумов инженеры потрудились на славу.

Похвалу заслужила также команда, занимавшаяся доводкой ходовых качеств. По части энергоемкости подвески «Датсун» великолепен: даже на самых убитых дорогах мне не удалось найти места, где длинноходная подвеска сработала бы до отбоя.

Интерьер удобный, достаточно современный и очень знакомый.

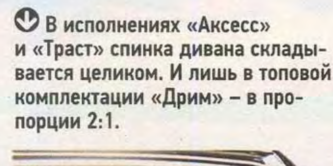
Данные производителя

Модель	Datsun on-DO	
	Access (82 л.с.)	Trust/Dream (87 л.с.)
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4337/1700/1500/2476	
Объем багажника (VDA), л	530	
Снаряженная масса, кг	1160	
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,9	12,2
Максимальная скорость, км/ч	165	173
Топливо/запас топлива, л	А95/50	
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	9,7/6,1/7,4	9,0/5,8/7,0
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	Р4/8	
Рабочий объем, см³	1596	
Степень сжатия	9,8	10,6
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	60/82 5100	64/87 5100
Крутящий момент, Н·м при об/мин	132 3800	140 3800
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	М5	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/барабанные	
Размер шин	185/60R14*; 185/55R15**	

*В комплектациях «Аксесс» и «Траст».

**В комплектации «Дрим».

Кресло – почти грантовское. Посадка тоже. Серьезных претензий к ней нет, хотя многим хочется чуть опустить сиденье.



В исполнениях «Аксесс» и «Траст» спинка дивана складывается целиком. И лишь в топовой комплектации «Дрим» – в пропорции 2:1.





«Он-До» позволяет уверенно мчать по ухабам практически без разбора, а 174-миллиметровый клиренс (под металлической защитой двигателя) лишь укрепляет эту уверенность.

Достоин теплых слов и новый безредукторный электроусилитель руля. Возвращающее усилие на руле выше, чем в «Гранте», а управлять автомобилем на высоких скоростях приятнее. Этим, пожалуй, принципиальные различия «Лады» и «Датсуна» исчерпываются.

Подведем итог? «Датсун Он-До» – это «Лада-Гранта» с улучшенной шумоизоляцией, доработанной подвеской, более приятным интерьером и увеличенным багажником. Достойнейший автомобиль за свои деньги, имеющий шансы стать настоящим хитом. Претензия у меня лишь одна, и не к машине, а к маркетологам: выдавать «Он-До» за японский автомобиль – все равно что называть черное белым. ЗР

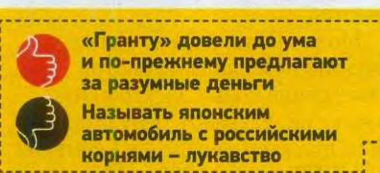


Макияжное зеркальце и регулируемые по высоте ремни безопасности – особенности комплектации «Дрим».





В сравнении с «Грантой» объем багажника увеличился на 10 л – до 530 л. На внутренней стороне крышки появились пластиковые ручки ❶ взамен резинок-накладок.



ЭКРАН СОБИРАЕТ ДРУЗЕЙ



видео см. с. 35

Изучаем передовые технологии купе третьего поколения | **Производство** Венгрия | **От** 1 800 000 рублей | **Автор** Дмитрий Федоров

ЭТО ВЫ МОЖЕТЕ

«В автомобильном мире наша разработка произведет такую же революцию, как «Айфон» среди телефонов», – Мартин Томас, ответственный за разработку огромного TFT-дисплея, заменившего на последнем «Ауди-ТТ» привычную приборную панель, чувствовал себя главным действующим лицом. Так оно и было. Разговоров о ходовой части, о кузове минимум. Всё внимание – передовому кокпиту.

Окружившие нас с Мартином инженеры, занимавшиеся прочими системами, чувствуя важность момента, даже не претендовали на лидерство в беседе. И лишь подбадривали молодого коллегу: давай, мол, парень, это твой день.

Как же так? Это же спортивный автомобиль. ТТ, черт возьми! Где рассказы о том, как доводили машину на «Нюрбургринге», как бились за доли секунды с невидимыми соперниками? Их нет, вся энергия ушла вот туда. За рулевое колесо. Где пока что черный экран, осененный двумя четырехъядерными процессорами «Нвидиа», ждет, когда я поверну… (да нет, не поверну: о ключе по недавно устоявшейся традиции придется забыть) нажму кнопку и смогу оценить всю глубину 12,3-дюймового экрана (1440×440 пикселов), который заменил собой всё, что только можно. Теперь посреди передней панели лишь вентиляционные дефлекторы да священная пустота…

Сейчас, немного разобравшись со всеми обстоятельствами, я уже начинаю понимать, почему так мало было сказано о механической начинке. Ведь если не обращать внимания на электронику, то новинка даже ближе к обычному хэтчбеку «Ауди-А3», чем к купе прошлого поколения!

Если помните, прежний ТТ отличался гибридной, алюминиево-стальной структурой кузова. На долю стали приходилось лишь 32%, все прочее было из различных алюминиевых элементов – штампованных, литых, экструдированых. У нынешнего же ТТ вся передняя часть несущей структуры, моторный щит, передняя часть пола опять стальные, из стандартного набора модульной платформы MQB. Алюминиевые – боковины кузова, крыша, навесные элементы.

Может быть, именно эта мера экономии позволила, несмотря на внедрение новых электронных технологий, удержать цену фактически на прежнем уровне – в Германии старый ТТ стоил 34 000 евро, новый

обойдется в 35 тысяч. Разницу спишем на инфляцию.

ОЧЕВИДНОЕ – НЕВЕРОЯТНОЕ

Сама по себе идея с большим экраном, полностью заменившим приборы, не нова – вспомним «S-Класс», последние «кадиллаки». Но лишь в «Ауди» решились на кардинальную переделку всей концепции интерьера.

Я всегда недоверчиво относился к каждому электронному гаджету, внедренному в автомобиль. Все эти информационно-развлекательные системы – «ко́манды», «айдрайвы», MMI и прочие – с каждым новым поколением словно извинялись за ошибки предыдущих разработчиков, прибавляли количество кнопок и тем самым убивали первоначальную идею упрощения системы.

А здесь, на ТТ, кнопок наконец-то меньше. По сути, главных только две: одна для телефона/навигации, вторая под радио/медиа. Ну и еще можно быстро войти в основное меню и вернуться назад. А всё остальное достаем из электронных недр системы вращающимся контроллером либо клавишами на руле.

Причем контроллер теперь хитрый. Его верхняя плоскость работает тачпадом – рисуйте буковки и знаки для навигации, масштабируйте карты, листайте музыкальные треки…

Быстродействие системы я назвал бы избыточным. Как ни старался через вечно спешащий тачпад ввести название необходимой мне точки назначения, все время затыкался на первой же букве. Любую закорючку электроника моментально

Не правда ли, посередине явно чего-то не хватает? Зато сидящего за рулем ждет неавтомобильное буйство красок.

В TT не осталось и обычных нажимных клавиш. Их функции переданы качающимся рычажкам на центральной консоли.





Приборы можно сделать больше, а лучше поменьше – отдав весь центр ярчайшей картинке информационно-развлекательной системы.

Очередной виток эволюции, и блок управления MMI вернулся к простейшему виду.

воспринимала как окончательное задание и начинала предлагать варианты ее толкования. А мне всего-то надо было букву закончить… На третьей попытке я плюнул и поехал по карте. По той, что у меня теперь перед глазами взамен приборной панели. Я даже не представлял, насколько это удобно. Какие, к черту, приборы! Одно нажатие кнопки на руле, и они скукоживаются до крохотных циферблатиков в углах широкого экрана. Так даже удобнее: на фоне маленьких шкал гораздо лучше видно и отображаемую в цифрах скорость, и текущую передачу в роботизированной коробке.

А ведь мой автомобиль дополнительно снабжен системой «Ауди Коннект», дающей прямой доступ в Интернет. Сие означает, что взамен схемы можно вывести на экран подробные гугловские карты. Да еще предоставить пассажирам Wi-Fi – ведь им теперь ничего не остается, как только тупить в экранчики своих мобил и планшетов.

РЕБЯТАМ О ЗВЕРЯТАХ

Вообще, пассажиру TT (все-таки он может быть только один; про заднее сиденье даже не заикайтесь, там по-прежнему просторно лишь сидящим на корточках карликам) позволено только регулировать звук аудиосистемы или листать треки маленькой ручкой на центральном туннеле. Без всякой индикации.

Да что там, разработчики интерьера нового TT настолько рьяно взялись за свержение старых догм, что даже отменили раздельный климат-контроль. Для него в новом мире просто не нашлось места. Как и привычным клавишам управления микроклиматом. Их заменили многофункциональные дефлекторы вентиляции со встроенными в центральную часть крошечными клавишами-дисплеями – решение вполне на уровне «надкусанного яблока». Включение того, что не требует плавной регулировки, – обогрева кресел, автоматического режима, рециркуляции – возложено на кнопки. Изменение скорости вентилятора, температуры, распределение потоков – на маленькие кольца вокруг клавиш. Обрамление вокруг сопел тоже подвижное: им задают направление потока. На словах сложно, но всё интуитивно понятно.

Как и сама машина. Тем более что с переходом в новое поколение TT двинулся дальше от своих корней в более высокую лигу. Дело не в размерах. По большому счету они остались прежними. Разве что колесная база увеличена на 37 мм и багажник прибавил считаные литры объема.

Теперь бензиновый наддувный 2-литровый мотор выдает даже в стандартной версии все 230 сил, в то время

Данные производителя

Модель	Audi		
	TT 2.0 TFSI	TT 2.0 TFSI quattro	TTS 2.0 TFSI quattro
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4177/1832/1353/2505	4177/1832/1353/2505	4191/1832/1343/2505
Объем багажника (VDA), л	305–712		
Снаряженная/ полная масса, кг	1230/1630 (1260/1660)	1335/1735	1365/1765 (1385/1785)
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,0 (5,9)	5,3	4,9 (4,6)
Максимальная скорость, км/ч	250		
Топливо/запас топлива, л	A95/55	A95/50	A98/50
Расход топлива: городской/загородный/ смешанный цикл, л/100 км	7,3/5,0/5,9 (8,2/5,2/6,3)	8,3/5,4/6,4	9,2/5,9/7,1 (8,3/5,9/6,8)
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	P4/16		
Рабочий объем, см³	1984		
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	169/230 4500–6200		228/310 5800–6200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	370 1600–4300		380 1800–5700
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная	полноприводная	
Коробка передач	M6 (P6)	P6	M6 (P6)
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза	дисковые вентилируемые		
Размер шин	225/50R17		245/40R18



Багажник прибавил совсем ничего – 13 литров.

как раньше – 211 л.с. А уж про прежнюю базовую версию с 1,8-литровым двигателем в 160 сил лучше и не вспоминать.

В семействе TT по-прежнему присутствует турбодизель, при 2 литрах объема выдающий 184 силы. Подобный сверхэкономичный TT некогда грозились привезти на российский рынок, но так и не довели это дело до конца. По мне, так и правильно.

Сочетание дизеля, переднего привода и ручной коробки передач – хороший вариант для путешествий далеко и надолго. Но вряд ли кто на TT будет удаляться от дома больше чем на двузначное число километров. А в городе я устал бороться с недостатком тяги внизу и очень короткой первой передачей. Чуть недодал газу – предательски глохнешь. Нет, недаром российские покупатели TT почти единогласно отвергают ручную коробку передач и примерно половина переплачивает за полный привод.

Но что будет, если отказаться от «кваттро»?

ДЕЛАЙ С НАМИ, ДЕЛАЙ ЛУЧШЕ НАС

Я взял почти самую базу – 230-сильный мотор в сочетании с роботом и передним приводом. Двигатель хорош – он из новейшего поколения семейства EA888, которое появилось у TT три года назад. Его основная «фишка» – механизм двухступенчатой регулировки хода и момента открытия клапанов на выпуске (AVS, Audi Valvelift System). До 3000 об/мин клапаны открываются частично, а затем – полностью, благодаря чему меняется поток выхлопных газов и производительность турбокомпрессора.

Поэтому стоит только поддать газу, как сразу чувствуешь, что где-то там, внутри железных кишок, что-то поменялось, перещелкнуло – и машина пошла вперед как подорванная.

Не знаю, как ведет себя TT со стандартной пружинной подвеской, но с активным шасси на амортизаторах с магнитореологической жидкостью (magnetic ride) он шикарно обтекает неровности даже на заказных 20-дюймовых колесах

Структура кузова

Высокопрочная сталь горячей штамповки
Обычная сталь
Алюминиевый профиль
Алюминиевый лист
Алюминиевое литье

Вот из чего теперь собирают кузов TT. В прошлом поколении сталь можно было найти только в зоне позади передних сидений.

Светодиодная матричная фара

1 – дневные огни;
2 – боковой и противотуманный свет;
3 – управляющий модуль; 4 – корпус; 5 – ближний свет;
6 – вентилятор; 7 – основной свет; 8 – указатель поворота; 9 – накладки

Для TT предусмотрено три вида головного света: ксеноновый, светодиодный и так называемая светодиодная матрица. У нее широчайшие возможности активной трансформации – вплоть до того, что из светового пучка может быть вырезано до шести пятен, чтобы не слепить водителей встречных машин.

из комплектации «S лайн» с пониженной посадкой.

Перебирая ездовые настройки машины (здесь четыре фиксированных режима и один настраиваемый под себя), я отмечал лишь слегка изменяющуюся собранность подвески, – но ни в одном случае, вплоть до самого отъявленного режима «динамик», не было утомляющей жесткости. То же самое можно сказать про усилитель руля. С переходом в активные режимы движения он становится тяжелее, но не настолько, чтобы говорить об излишних усилиях. Всё изменяется в точном соответствии с тем, чего ты ждешь от спортивной машины. Вплоть до звучания выхлопной системы.

Но вот отсутствие полного привода на конкретно этой машине чувствуется сразу. Слишком уж часто срабатывает система стабилизации, пресекая желание направить избыток мощности мимо поворота. И почему в самом вроде бы компромиссном режиме «авто» характер езды столь рваный? Роботизированная коробка передач то мечется, как сумасшедшая, то словно засыпает; заторможенная педаль газа заставляет жать сильнее, чем надо, и потом наблюдать истошно мигающий значок противобуксовочной системы.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПАНОРАМА

Да, нынешний TT не любит компромиссов. Чтобы найти с ним общий язык, надо выбирать либо режим «динамик», либо успокаивающий размеренным рокотом «комфорт». И никогда ради экономии не отказываться от полного привода. TT без «кваттро» – как пистолет без спускового механизма: носить можно, стрелять – нет. И чем больше убойная сила мощности двигателя, тем лучше ты ощущаешь запас бронебойной прочности его шасси.

Топ-версия TTS (310 л.с.) со спортивной подвеской, аэрообвесом и четырьмя выхлопными трубами отлично подтверждает это правило. Двигатель здесь по идее тот же 2-литровый, но форсированный. Причем 310 л.с. не предел. Как шепнули мне на ухо инженеры «Ауди», для





Назад даже не думайте садиться. Лучше сложите второй ряд раз и навсегда, сделав его продолжением багажника.

экстремальной модели TT RS этот же мотор разгонят до 400 сил.

Но и сейчас 310 сил обеспечивают разгон до сотни за 4,6 с – это практически территория «Порше». Цена 2 595 000 рублей, к сожалению, тоже. Правда, в оправдание TTS можно записать максимальную комплектацию. И главное – в каждом вираже ты ощущаешь прекрасный подпор стандартного в этой версии полного привода, доворачивающего корму в поворот. И дозволяющего небольшой, но очень приятный занос, если полностью отключить систему стабилизации. Принцип действия полного привода здесь не изменился с прошлого поколения: муфта «Халдекс» всегда держит задние колеса в постоянном тонусе, подавая на корму 15 процентов тяги. Ну а дальше все может очень сильно меняться в зависимости от скорости движения и желаний водителя.

Хотя я вполне удовлетворился бы и базовой 230-сильной версией – но только в сочетании с полноприводной трансмиссией. Тем более что российская цена на TT по идее даже ниже, чем была у машины со схожими силовым агрегатом и оснащением, и начинается с 1 800 000 рублей за переднеприводный вариант с «ручкой». Прежде за более худосочные 2 литра надо было отдать на 80 тысяч больше. Считайте, что эта разница – подарок, который вы можете смело потратить на роботизированную коробку.

Правда, имейте в виду, что многое из описанного выше (а также из оставленного за кадром) – опции, и весьма дорогостоящие. Но насчет «телевизора» на передней панели не волнуйтесь – он будет с вами всегда. И не только на TT: следующим в очереди на получение передового дисплея стоит суперкар R8. Причем, говорят, у него будет особый, гоночный вариант отображения информации. А потом нечто подобное появится и на моделях попроще – скажем, на седане A4 и вседорожнике Q7 следующих поколений. Причем от центрального дисплея на этих машинах не откажутся. Он станет еще более мобильным – вплоть до того, что его можно будет вынуть и взять с собой. Но это уже другая история. И о ней пока молчок – ладно? ЗР

👍 Передовой кокпит, отменные динамика и устойчивость

👎 Робот мог быть и лучше; передний привод не раскрывает возможностей шасси



В прошлом поколении TTS больше напоминал мощную туристическую машину, чем аппарат для кольцевых гонок. Сейчас… все то же самое. Вот только мощность подросла с 272 до 310 сил.

ТЕПЕРЬ МЫ СЕМЬЯ

Смотрите на iPad: знакомимся с новинкой

Статическая презентация первенца отдельной линейки «Дискавери» | **Производство** Хэйлвуд (Великобритания) | **В продаже** с начала 2015 года | **От** 1 950 000 рублей | **Автор** Кирилл Милешкин

Именитый «Ленд-Ровер» переходит на три полновесных семейства. В люксовом сегменте, как и прежде, выступают «рейнджроверы», коих накопилось уже пять моделей. Класс трудяг отдадут на откуп «Дефендеру», но пока о его перспективах известно немногое. Ясно лишь, что наследственное имя ему сохранят. «Дискавери» станет промежуточным вариантом, идеально подходящим для активного отдыха. Моделей тут пока запланировано две.

Первый намек на облик будущего семейства англичане сделали еще весной, показав в Нью-Йорке «Дискавери Вижн» (ЗР, 2014, № 6). Но тот был



Длина «Ленд-Ровера Дискавери Спорт» 4590 мм. Это на 239 мм меньше, чем у полноразмерного «Диско», на 90 мм больше, чем у «Фрилендера», и на 225 – чем у пятидверного «Эвока». Колесная база 2741 мм.

Модель построена на основательно модернизированной платформе «Фрилендера» (и производного от него «Эвока»). Если говорить упрощенно, то до средних стоек силовая структура кузова не изменилась, а вот задняя его часть полностью новая. Стальная структура сочетается с алюминиевыми навесными деталями (передние крылья, крыша, капот и створка багажника). Самый примечательный элемент – многорычажная задняя подвеска, компактная и легкая. Она опирается на стальной подрамник, а ее нижние рычаги и опоры ступиц сделаны из алюминия.

До России доберутся только полноприводные «дискавери спорт», хотя в Старом Свете будут модификации и с передними ведущими. Трансмиссий 4×4 две. Та, что попроще, использует муфту «Халдекс» пятого поколения. Более продвинутая система полного привода – «Эктив Драйвлайн» не только повышает проходимость, но и экономит топливо: на скорости выше 35 км/ч привод на заднюю ось полностью отключается, что снижает потери на трение. При необходимости электроника подключает вторую ось за 0,35 с. Фирменная система «террейн риспонс» лишена режима «авто», применяемого на «рейнджах». Зато на вседорожниках (назвать «Дискавери Спорт» кроссовером у меня, извините, язык не поворачивается) с опционными амортизаторами с регулируемой жесткостью есть новое положение «динамик». Несмотря на то что этот вариант включен в комплекс «террейн риспонс», он не имеет никакого отношения к бездорожью. Его задача – сделать машину максимально отзывчивой и чувствительной на скоростной трассе и в виражах.

чистой воды концептом, прототипом полноразмерного «Диско». Его более компактный собрат с приставкой «Спорт» сразу представлен в серийном варианте и готов выйти на поле на замену «Фрилендеру».

Внешне машина удалась. В ней однозначно узнается британская марка. И заявленные внедорожные способности не должны разочаровать тех, кто покупает «Ленд-Ровер» не только для езды по асфальту. По первым впечатлениям, сожалеть остается только об утраченной брутальности облика. Но тут ничего не поделать: такая нынче мода.



Никогда еще относительно доступный представитель именитой марки не предоставлял таких возможностей для создания индивидуального облика: дюжина цветов для кузова, включая броский оранжевый, два – отдельно для крыши и передних стоек, семь типов колесных дисков диаметром до 20 дюймов и три возможных оттенка их окраски. А еще четыре комплектации, несколько сортов кожи и шесть цветовых решений для интерьера.

Четыре сегмента фары символизируют компас с отметками сторон света. Намек на тягу к путешествиям и приключениям.



Дорожный просвет в 212 мм – еще один аргумент в пользу звания вседорожника, а не кроссовера. Углы въезда и съезда равны 25° и 21° соответственно. Нижняя «губа» переднего бампера легко снимается, что добавит уверенности на особо сложных участках. Преодолеваемый брод – до 600 мм, причем о его глубине водителю расскажет отдельная система.

Двигатели на первых порах будут старые, знакомые по «Эвоку». Это 2-литровый бензиновый турбомотор мощностью 240 л.с. и пара дизелей объемом 2,2 л, выдающих 150 или 190 «лошадей», в зависимости от исполнения. Позднее «Ленд-Ровер» предложит новый экономичный агрегат на тяжелом топливе с индексом ED4: мощность около 150 сил, уровень выбросов CO_2 – 119 г/км. По всей вероятности, речь идет о 2-литровом двигателе семейства «Инджиниум». Базовой коробкой передач для дизельных версий станет шестиступенчатая механика. На наш рынок ее не повезут – только девятискоростной автомат ZF.



Как и старший «Рейндж-Ровер Спорт», новичок оснащен тремя рядами сидений. Маркетологи уверены: это востребованная конфигурация – даже несмотря на то, что производитель честно указывает посадочную формулу 5 + 2, то есть галерка предназначена исключительно для детей. Взглянув на нее собственными глазами, уточняю: для провинившихся детей. Компоновщики уравняли обе версии по объему багажника – видимо, чтобы те, кто все-таки доплатит за семиместный салон, не завидовали сэкономившим. Секрет прост: в зависимости от наличия третьего ряда сидений, запасное колесо живет под фальшполом грузового отсека или подвешено снаружи, за бампером. Объем отсека для поклажи при пятиместной компоновке благодаря сдвигаемому дивану изменяется от 829 до 981 л.



видео
см. с. 35

Интерьер «Дискавери Спорт» создавали по современным стандартам, но до сурового минимализма иных одноклассников британцы пока, к счастью, не докатились.

Уровень оснащения новичка предшественнику и не снился: проекционный дисплей, автопарковщик, аудиокомплекс «Меридиан» с 17 динамиками, системы автоматического управления дальним светом, помощи при движении с прицепом, распознавания дорожных знаков, предупреждения о выезде с полосы и экстренного торможения. Последняя предотвращает столкновения на скорости до 50 км/ч и минимизирует тяжесть последствий на скорости до 80 км/ч.



Свершилось! «Ленд-роверы» получили новую мультимедийную систему «Инконтрол» с достойной графикой и функционалом. Прежняя не соответствовала премиальному статусу марки, на что мы и попеняли в сравнительном тесте штатных навигаций (ЗР, 2014, № 8). На увиденном нами «Спорте» стоял старый комплекс, но зато при знакомстве с седаном «Ягуар-XE» (с. 100) о свежем поколении рассказали подробнее. (Обе марки связаны родственными узами, поэтому и компоненты у них общие.)

В наличии и фирменный штрих всех нынешних «ягуаров» и «ленд-роверов» – выдвижная шайба выбора режимов коробки передач. Комбинация приборов позаимствована у «Эвока». К ее информативности претензий нет, но игриво-гламурные «хрустальные» риски на приборах лучше бы убрать. Для удобства обитателей салона есть четыре розетки и шесть USB-разъемов – для всех трех рядов сидений. Зачем столько? А вдруг у кого гаджет разрядится! По нынешним временам это страшнее, чем уехать в аэропорт, забыв дома паспорт.

В КОСМЕТИКЕ НЕ НУЖДАЕТСЯ

Фейслифтинг «Мицубиси-Паджеро» | **Производство** Япония | **В России** с сентября 2014 года | **От** 1 599 000 рублей | **Автор** Владимир Соловьев

Никогда не подумал бы, что езда по степным просторам Нижней Волги может быть такой комфортной. Нет, мы шли не по свежеположенному асфальту, а по грунтовке, пробитой в песчаных почвах нефтяниками и газодобытчиками. Это был «Мицубиси-Паджеро». Прежде мне не доводилось ездить на нем вне дорог – и первый опыт на автомобиле, который через год отметит свое десятилетие на конвейере, показал, что я многое упустил.

Мне вполне понятно желание конструкторов и дизайнеров не испортить харизматичный автомобиль с впечатляющими внедорожными характеристиками, получивший признание у россиян. Неудивительно, что изменения, которые коснулись «Паджеро» 2015 модельного года, можно по пальцам пересчитать. Основные относятся к передней части автомобиля. Это радиаторная решетка, передний бампер, окантовки противотуманных фар. На задней двери установили новый пластиковый кожух запасного колеса. На этом перечень изменений можно закрыть, но если быть до конца честным, то нельзя не отметить еще и появление дневных ходовых огней в комплектациях «Инстайл» (Instyle) и «Альтимейт» (Ultimate). Последняя версия может похвастаться также автоматическим дальним светом, который сам переключается на ближний и обратно при встречных разъездах.

Представители компании не преминули отметить, что на бензиновые моторы устанавливают новые свечи зажигания с платиноиридиевыми электродами, требующие замены раз в 100 тысяч километров. Хотя, на мой взгляд, куда важнее терпимость бензиновых моторов модели к 92-му бензину, что достаточно важно для тех удаленных районов России, где настоящие вседорожники чувствуют себя как рыба в воде, где функциональность и внедорожные возможности автомобиля ценятся больше, чем утонченность его дизайна. ЗР



Ключи зажигания старого и нового «Паджеро». У нового он складной.



Слева от внутреннего зеркала заднего вида у обновленного «Паджеро» в комплектации «Альтимейт» появился датчик системы автоматического переключения дальнего света.



Mitsubishi Pajero

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	**4900×1875×1870**
Колесная база, мм	**2780**
Объем багажника, л	**1790**
Снаряженная масса, кг	**2210**
Разгон 0–100 км/ч, с	**13,6**
Максимальная скорость, км/ч	**175**
Топливо/запас топлива, л	**A92/88**
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	**15,9**

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, V6, 24 клапана, 3,0 л; 131 кВт/178 л.с. при 4000 об/мин; 261 Н·м при 4000 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: полноприводная; А5

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – на двойных поперечных рычагах/многорычажная; рулевое управление – реечное, с гидроусилителем; тормоза – дисковые, вентилируемые; шины – 265/60R18



ПЯТАЯ ЗАДНЯЯ

Исследуем полноприводную трансмиссию с межосевой муфтой «Халдекс V» на примере автомобилей Skoda | **Место** знакомства Вена | **Автор** Максим Сачков

По телу пробегает холодок – а вдруг не сработает? «Шкода-Йети» резко кивает, в ветровом стекле горизонт взлетает вверх, я вижу только землю и… Тр-тр-тр! Короткими автоматными очередями заговорили тормозные механизмы – сработал ассистент спуска с холма. И «Йети» потихоньку съезжает вниз.

Автомобильная электроника совершенствуется: быстрее реагирует, точнее работает. Не осталась в стороне и знаменитая многодисковая муфта «Халдекс», которая являет собой хитроумную смесь механики, гидравлики и электроники. На многие новые машины ставится муфта пятого поколения – самая совершенная. В том числе и на новые «шкоды».

ЗАДАЧИ И ОБЯЗАННОСТИ

«Халдекс» – муфта с электронным управлением. Установлена перед задним межколесным дифференциалом и перебрасывает тягу на задние колеса – естественно, когда в этом есть необходимость. Например, на скользкой дороге. Или при трогание с места – чтобы эффективнее реализовать крутящий момент.

Блок управления «Халдексом» собирает данные по всему автомобилю – от датчиков двигателя, коробки передач, антиблокировочной системы, рулевого управления. Отдавая команду исполнительным механизмам муфты, компьютер учитывает не только пробуксовку колес, но и скорость, поперечное ускорение, положение руля, движение под тягой или накатом. Столь большой объем информации нужен для того, чтобы полноприводная трансмиссия заранее реагировала на возникающие на дороге ситуации. Например, при заблокированной муфте можно передать на заднюю ось максимум крутящего момента – чтобы вытащить автомобиль, попавший на скользкую поверхность передними колесами. Или, наоборот, убрать тягу с кормы и тем самым помочь другим системам при пробуксовке передних колес пресечь возникающий занос.

Не совсем корректно говорить, что «Халдекс» подключает заднюю ось. Даже при отличном сцеплении колес с дорогой на корму все равно перетекает до 10% крутящего момента. Это своего рода «преднатяг». Зачем он нужен? Чтобы система всегда была наготове и при необходимости молниеносно перебросила тягу – ведь от быстроты срабатывания зависят управляемость и вездеходные качества.

Принцип действия «Халдекса» не менялся на протяжении нескольких десятилетий, но с каждым поколением муфта становилась технологичнее и компактнее, работала быстрее и точнее (подробности – ЗР, 2011, № 4). На ведущие диски приходит крутящий момент от двигателя, а ведомые связаны с приводами задней оси. Гидравлические приводы по команде электроники сжимают пакет дисков,– чем крепче они сцепляются, тем больше тяги может быть переброшено назад при проскальзывании передних колес. И крутящий момент, передаваемый на вторую пару колес, изменяется плавно.

ОТЦЫ И ДЕТИ

На полноприводные «шкоды» изначально устанавливали четвертый «Халдекс». В трансмиссии новых моделей появилась более совершенная муфта – пятого поколения. Основные изменения произошли в гидравлической системе, которая под контролем электроники сжимает и разжимает диски.

В четвертом «Халдексе» электронасос создавал рабочее давление жидкости (до 30 бар), а управляющий электромагнитный клапан ограничивал ее подачу к кольцевому поршню, сжимающему пакет дисков. Чем больше жидкости перепускал клапан, тем плотнее прижимались друг к другу диски и тем более высокий крутящий момент мог передаваться на заднюю ось.

В муфте пятого поколения насос снабдили центробежным регулятором, который отмеряет нужное рабочее давление в системе. При вращении рычаги регулятора под действием центробежной силы расходятся и перекрывают каналы, по которым масло сливается в поддон. При этом давление в системе растет, поршень начинает сжимать диски. Если требуется разблокировать муфту, автоматика снижает обороты электромотора, рычаги возвращаются в исходное положение, клапаны открываются и давление падает.

По сути, центробежный регулятор заменил две детали: управляющий электромагнитный клапан и гидроаккумулятор, необходимый для поддержания давления.

Правда, для страховки ввели компактный предохранительный клапан – он открывается и стравливает излишки



«ХАЛДЕКС» И КОМПАНИЯ

Впервые на серийных машинах муфта «Халдекс» появилась в 1998 году. Ее примерили полноприводные «ауди» и «фольксвагены» с поперечно расположенными двигателями. В отличие от предшественницы – вискомуфты – «Халдекс» с его электронным управлением быстрее и точнее перекидывал тягу на заднюю ось. Ездить стало не только удобнее и интереснее, но и безопаснее. От поколения к поколению совершенствовалась гидравлика и механика, расторопнее и умнее становилась электроника, узел терял в массе и габаритах, что облегчало жизнь компоновщикам. «Халдекс» устанавливают не только на «шкоды» – многодисковую муфту с электронным управлением примеряют модели «Ауди», «Фольксваген», «Кадиллак», «Бугатти», «Опель», «Форд», «Ленд-Ровер», «Вольво».

УСТРОЙСТВО МУФТЫ «ХАЛДЕКС» ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ



1 – фланец для крепления привода задней оси; 2 – предохранительный клапан; 3 – электронный блок управления; 4 – кольцевой поршень; 5 – ступица; 6 – упорные шайбы; 7 – фрикционные диски; 8 – барабан муфты; 9 – аксиально-поршневой насос; 10 – центробежный регулятор; 11 – электромотор.

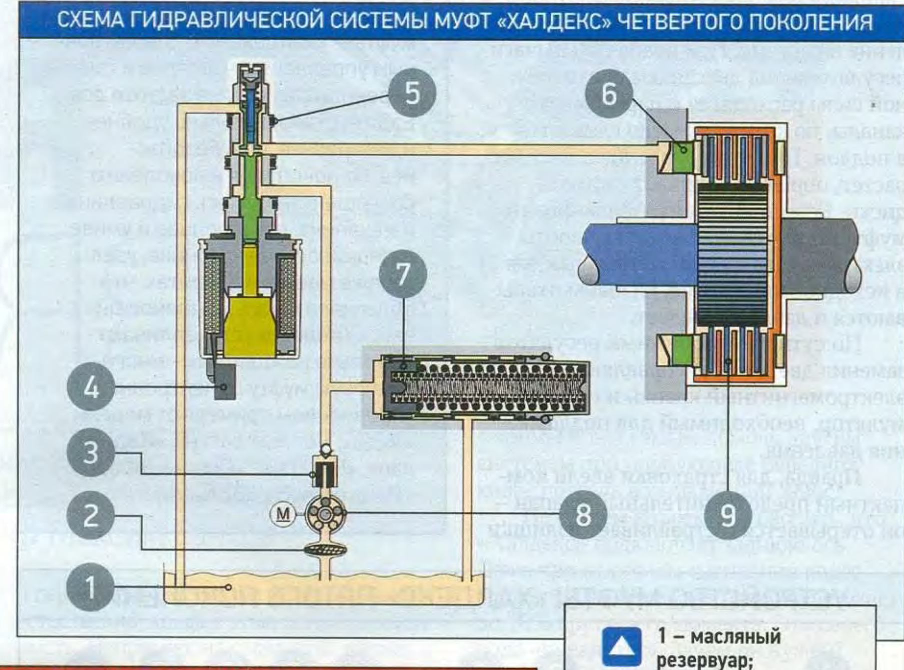


Муфты «Халдекс» четвертого [a] и пятого [b] поколения.

масла в резервуар, когда давление поднимается выше 44 бар.

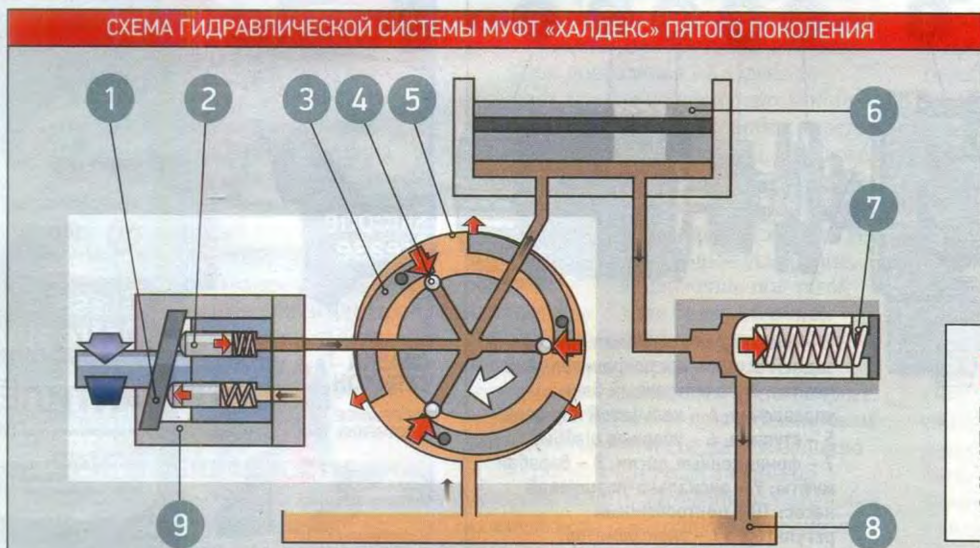
Борьба за миллиметры и килограммы (кстати, пятый «Халдекс» легче предшественника на 1,7 кг) оправданна лишь в том случае, если не идет в ущерб надежности. Не уверен, что был смысл отказываться от столь важной детали, как масляный фильтр. Ведь четвертый «Халдекс» имел фильтр – а в пятом его нет! Вряд ли диски и прочие вращающиеся детали стали покрывать неким волшебным материалом, который полностью исключает их изнашивание. А куда деваться продуктам износа? Накопившаяся в масле «стружка» может нарушить работу нежных гидравлических механизмов, а ремонт муфты обходится недешево. К тому же смазку теперь рекомендуют менять не каждые 60 000 км, а раз в три года. Многие автомобилисты за это время накатывают и по 100 тысяч! Надеемся, разработчики об этом не забыли. ЗР

СХЕМА ГИДРАВЛИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ МУФТ «ХАЛДЕКС» ЧЕТВЕРТОГО ПОКОЛЕНИЯ



1 – масляный резервуар; 2 – сетчатый фильтр; 3 – фильтр тонкой очистки; 4 – электронный блок управления; 5 – электромагнитный клапан; 6 – кольцевой поршень; 7 – гидроаккумулятор; 8 – аксиально-поршневой насос; 9 – многодисковая муфта

СХЕМА ГИДРАВЛИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ МУФТ «ХАЛДЕКС» ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ



1 – наклонная шайба; 2 – поршни; 3 – центробежный рычаг; 4 – клапан; 5 – центробежный регулятор; 6 – кольцевой поршень; 7 – предохранительный клапан; 8 – масляный резервуар; 9 – аксиально-поршневой насос

ЛЕТИ, ЛЕТИ, ЛЕПЕСТОК

Урок ботаники по-итальянски | **Производство** «Альфа Ромео», Италия | **В продаже** с августа 2014 года | **От** 1 111 000 рублей | **Автор** Вадим Крючков | **Фото** Константин Якубов

На крыле юркого «Альфа Ромео-МиТо» изображен четырехлистник клевера. Как же мало водителей понимают магию значка «Квадрифольо Верде»! Зеленый символ часто воспринимают как признак чахоточной сверхэкологичной модификации, которую можно смело подреза́ть и победоносно обгонять. Хоть с экологией у «Альфы» все в порядке, к виду *клевер ползучий* она явно не относится. Значок четырехлистника гораздо старше широко известного шильдика *GTI* и означает самую заряженную версию. Такой же талисман красовался на бортах болидов Энцо Феррари, Антонио Аскари, Джузеппе Фарины и Хуана Мануэля Фанхио!

Вот и эту, самую маленькую «Альфу» трудно обидеть. Движение тумблером в положение «динамик», перевод автоматической коробки в ручной режим – только нас и видели!

Неудивительно: подкапотное пространство «МиТо» занято силовым агрегатом от старшей модели «Джульетта». Мотор с турбонаддувом мощностью 170 л.с. и шестиступенчатый робот TCT разгоняют легкую машину до сотни за семь с небольшим секунд. А как смачно басит этот двигатель через систему выпуска! Озвучили его на все два с половиной литра, хотя под капотом всего 1,4. Разумеется, спортивные амбиции не ограничиваются резвым двигателем. Красные суппорты дисковых тормозов, эксклюзивные «башмачки» с низкопрофильными шинами, рулевое колесо с подрезанным ободом, необычная обивка

Alfa Romeo MiTo Quadrifoglio Verde 1.4 MultiAir Turbo

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4063×1720×1446
Колесная база, мм	2511
Колея спереди/сзади, мм	1483/1475
Объем багажника, л	270
Снаряженная масса, кг	1145
Разгон 0–100 км/ч, с	7,3
Максимальная скорость, км/ч	219
Топливо/запас топлива, л	А95/45
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,1/4,8/6,0

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,4 л; 125 кВт/170 л.с. при 5000 об/мин; 250 Н·м при 2500 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; А6

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/связанные рычаги; рулевое управление – реечное с электроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/дисковые; шины – 215/45R17; 215/40R18



Элегантно оформленный пластик закрывает не весь двигатель. Во всяком случае, турбокомпрессор «Ханивелл» виден хорошо.

салона и сидений, сдвоенные патрубки системы выпуска – вот основные признаки горячего «МиТо». Под стать и аппетит. В парадные цифры расхода топлива верится с трудом; мне, несмотря на все старания, так и не удалось добиться меньше десяти литров на сотню в городе. А вот пятнадцать – запросто.

Очень понравился фирменный переключатель режимов DNA. Здесь всё по-честному. Каждое положение меняет алгоритм управления коробкой передач, двигателя, электроусилителя рулевого управления. И, самое главное, иначе ведут себя электронные помощники. Полное отключение системы стабилизации не предусмотрено, но в спортивном режиме она практически не мешает. Руль наливается приятной тяжестью, двигатель начинает лучше тянуть: крутящий момент не ограничен значением 230 Н·м, а достигает 250 Н·м.

«Альфа Ромео» официально поставляется в Россию. Разница в цене между горячим «МиТо» и его старшей сестрой «Джульеттой» с таким же силовым агрегатом относительно невелика. Есть ли смысл платить за трехдверный автомобиль B-класса, если можно взять пятидверный хэтчбек C-класса? Логика подсказывает, что заряженный «МиТо» не станет бестселлером.

Есть только пара поправок. Выбор «Альфы» диктуется не логикой. Это автомобиль для ценителя. Если хотите – для фаната марки. Что касается размера, передняя часть салона «МиТо» очень просторная, у водителя не возникает ощущения маленького автомобиля. Так что компактный и шустрый итальянский «лепесток» найдет поклонников, немногочисленных, но верных. И будет выполнять все их желания! ЗР



Дисплей комбинации приборов русифицирован, а надписи на циферблатах – на итальянском языке. И это придает особый шарм.



Тиснение на передних сиденьях не оставляет сомнений – это горячая модификация.

Подрезанный снизу обод руля и вставки под карбон погружают водителя в мир автоспорта.





Особые колеса и красные суппорты тормозной системы – предмет подражания.


Не смотрите на игривую внешность. Машина способна на многое


Активный образ жизни требует жертв. Точнее, частых заправок

ПРОТИВ ВЕРЫ?



Самый доступный «Джип» – на пути в Россию | **Производство** Италия | **В России** с весны 2015 года | **От** 20 000 евро в Европе | **Автор** Михаил Гзовский

Каких-то пять лет назад «Джип» ежегодно продавал во всем мире вдвое меньше автомобилей, чем в 2013-м, когда удалось реализовать 53 500 штук. Успехом американцы обязаны итальянцам: марку «Джип» в 2009 году приобрел концерн «Фиат». Стоит ли удивляться появлению «джипов», сконструированных на базе европейских машин?

ОТВЕРГАЮЩИЙ СТРАХ

На волне успеха итало-американский тандем вознамерился покорить рынки ста стран мира одной-единственной моделью. Так амбициозно началась история младшего вседорожника семейства «Джип». Формально в основе «Ренегейда» лежит платформа компактвэна «Фиат-500L». Итальянский «Джип»? С малокубатурными турбомоторами? Все это вызывало в душе противоречивые чувства. Но дорогу на полигон «Фиата» в местечке Балокко, под Миланом, я коротал за пресс-релизом о «Ренегейде», и недоверие потихоньку сменялось осторожным любопытством.

Ведь, если разобраться, у «пятисотого» новый «Джип» скопировал не так уж много. Во-первых, у «Ренегейда» новая структура кузова. Изменена вся передняя силовая часть, во многих местах увеличена жесткость. Во-вторых, применена полностью новая задняя подвеска «Мак-Ферсон», а передняя, этого же типа, – усилена. В-третьих,

Данные производителя

Модель	Jeep Renegade		
	1.6 E-torQ	1.4 MultiAir2	2.4 Tigershark
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4232/1804/1689/2570		
колея спереди и сзади	1541		
Объем багажника (VDA), л	351–1297		
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,8	11,0	8,8
Максимальная скорость, км/ч	178	181	196
Топливо/запас топлива, л	А95/48		
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	7,8/5,0/6,0	7,5/5,0/5,9	8,8/5,8/6,9
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый		
Расположение	спереди поперечно		
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		
Рабочий объем, см³	1598	1368	2360
Степень сжатия	11,0	9,8	10,1
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	82/110 5500	127/170 5500	138/185 6400
Крутящий момент, Н·м при об/мин	152 4500	250 2500	232 6500
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	переднеприводная		полноприводная
Коробка передач	М5	Р6	А9
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвески	«Мак-Ферсон»		
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем		
Тормоза	дисковые, вентилируемые		
Размер шин	215/60R16	215/60R16	215/65R17





Тема канистры времен Второй мировой войны многократно обыграна и в салоне, но самый яркий штрих – стильные задние фонари.

предусмотрены двигатели, которые «пятисотому» и не снились.

Наконец… Вы просто посмотрите на него: какая стильная «упаковка»! Перепетый на современный мотив профиль прадеда «Виллиса» с характерными трапециями колесных арок не спутать ни с чем при дневном свете. Крестики в задних фонарях (это стилизация под ребра жесткости на канистре времен Второй мировой) узнаете даже в темноте. Смело, броско, самобытно!

МЯТЕЖНЫЕ ГЕНЫ

На полигоне мне повезло ухватить один из самых ярких в прямом

> Вцепившись в руль, я упал на спинку – мы с «Джипом» стали карабкаться на вершину. Он – уверенно, а я – нет. Ведь в ветровое стекло видны лишь облака...

Одна из американских горок полигона в Балокко. Для «Ренегейда» это семечки.



На первых порах мы не увидим дизельных машин. Европейцам же адресовано семейство «Мультиджет» (MultiJet) – турбодизели объемом 1,6 и 2,0 л (120, 140, 179 л.с.).

и переносном смысле экземпляров – рыжий «Ренегейд» в исполнении «Трейлхок» (Trailhawk). Это самая мощная и наиболее «проходимая» версия, которую предлагают с 2,4-литровым бензиновым мотором «Тайгершарк Мультиэйр» (Tigershark MultiAir; 185 л.с.) или с 2-литровым турбодизелем «Мультиджет II» (MultiJet II; 170 л.с.). У меня в кармане ключ от дизельной модификации.

«Трейлхок» радикально отличается от машин в комплектациях «Спорт», «Лонджитьюд» и «Лимитед». Прежде всего геометрической проходимостью: клиренс увеличен с базовых 175 до 210 мм, углы въезда и съезда составляют 30 и 34° соответственно (против 18 и 30° у переднеприводных машин), а угол рампы достигает 24° против 21°.

И трансмиссия здесь другая. В приводе задних колес – многодисковая муфта. Но у «Трейлхока» полный привод называется «Эктив Драйв Лоу» (Active Drive Low). По сравнению с менее продвинутой базовой версией «Эктив Драйв» здесь иные настройки: в обычных дорожных условиях девятиступенчатый автомат ZF задействует на старте вторую передачу, а первая играет роль понижающей – ее водитель включает принудительно.

Кроме того, в электронной системе тягового контроля «селек-террейн» (Selec-Terrain) к режимам «авто», «снег», «песок» и «прязь» у «Трейлхока» добавлены «камни», а также система спуска с горы.

Но к черту теорию, за руль!

ДОРОЖНЫЙ НОНКОНФОРМИСТ

Прыгаю в кресло, попутно обращая внимание на то, что водительская дверь распахивается практически на прямой угол. Удобно! С места водителя ни за что не скажешь, что сидишь в машине длиной чуть более четырех метров. Сиденье с большим диапазоном продольной регулировки позволяет устроиться здесь и мужчине ростом выше среднего. Перед глазами огромный цветной монитор, поджатый аналоговым спидометром и тахометром в симпатичных окантовках. Передняя панель из приятного на вид и мягкого на ощупь пластика довершает портрет зрелого автомобиля.

И вновь я, как мальчишка, радуюсь мелочам – горделивой надписи *Since 1941* над центральным дисплеем; рыжей «грязевой» кляксе, брошенной на тахометр дизайнером-хулиганом; нагло торчащему рельефному капоту. Он – сама харизма!



Ход передней подвески «Трейлхока» – 170 мм, а задней – 205 мм!



Рыжая клякса на тахометре добавляет неплохим приборам очарования.

Наиболее серьезная внедорожная экипировка – трансмиссия «Эктив Драйв Лоу» с имитацией понижающей передачи, ассистентом спуска с горы и режимом «камни» в системе «селек-террейн».



Вариантов исполнения интерьера несколько. Этот – самый хипповый в комплектации «Трейлхок».

В зависимости от двигателя трансмиссий четыре: пяти- и шестиступенчатая механические, шестиступенчатый робот с двумя сцеплениями DDCT и девятиступенчатый автомат.

Окрестности Балокко – это сонная деревенская пастораль. «Ренегейд» размеренно плывет между цветущими полями, игнорируя небольшие неровности дороги. Маленький «Джип» охотно слушается умеренно тяжелого руля и кренится ровно настолько, чтобы я не забыл, что управляю не легковушкой. Намек остался без внимания? Система стабилизации резко осадит «Ренегейд», если почувствует даже минимальное скольжение задней оси.

Впереди замаячил старенький «Фиат-Панда», хозяин которого пилотирует свой рыдван словно в послеобеденном сне. Короткий взгляд в огромное зеркало заднего вида (тут нет-нет да и пронесется шальная полигоновская «Альфа Ромео») – и резвый обгон. Очень неплохо! Мощности дизеля хватает для резкого броска. Понравилась и работа девятиступенчатой коробки: она не бьет рекордов скорострельности, зато логично переходит на оптимальную передачу, когда



В граненую нишу так и просится граненый же фронтовой стакан»

едешь напористо, и резво убегает вверх ради экономии пары капель тяжелого топлива, если сбросить газ.

И я сбросил. Стрелка тахометра улеглась на отметке в полторы тысячи оборотов, и в салоне стало непривычно тихо. А ведь он едет по-взрослому!

БУНТАРСКИЙ НРАВ

«Benvenuti ragazzi!» – улыбчивый служитель полигона по-свойски приветствовал наш экипаж у въезда на внедорожную территорию. Контроллер «селек-террейна» перевожу в положение «камни». И – вперед!

Увы, многие искусственные препятствия закрыты: организаторы осторожничают. Знают, что от нашего брата можно ждать чего угодно. Ни тебе грязевой ванны, ни возможности оценить предел опрокидывания… Но и те участки, что оставили нам на растерзание, обещали веселое приключение.

Прежде всего, отмечаю непробиваемость подвески и вибростойкость. Даже по тропе, усыпанной камнями размером с кулак, «Ренегейд» катит на приличной скорости, не лязгая стойками. Лишь однажды подвеска сработала на отбой, – но так безжалостно здесь, честное слово, не помчал бы ни один реальный владелец «Джипа».

А это что за «лестница в небо»? Капот упирается в подъем. Где он заканчивается, я не вижу – обзор загораживает крыша. Семьдесят процентов, что равносильно 35°! Круче, чем



Так усаживается «сам за собой» водитель ростом 180 см. Жить можно.



Багажник невелик – 351 л «под шторкой». Зато салон удалось сделать относительно просторным.

эскалатор в метро. Вот где пригодится «пониженная» первая с передаточным отношением 4,71:1.

Вцепившись в руль, я упал на спинку сиденья – мы с «Джипом» стали карабкаться на вершину. Он – уверенно, а я – нет, ведь в ветровое стекло вижу только облака. Небольшой пит-стоп наверху, выхожу полюбоваться пейзажами. Уклон такой, что ни сбежать, ни вскарабкаться сюда без машины, выпади хоть капля дождя, я ни за что не сумел бы; да и посуху это сделать сложно.

Путь вниз преодолеваю на системе помощи спуска с горы: устанавливаю скорость 5 км/ч, бросаю педали – и «Ренегейд», похрустывая системой стабилизации, спокойно привозит меня в горизонталь. В завершение прогулки взбираюсь на бугры, позволяющие вывесить колеса. Да этот малыш и правда настоящий «Джип»!

ПЕРЕБЕЖЧИК

Именно с комплектации «Трейлхок» и стартуют российские продажи. Пока цены не объявлены, но вряд ли они окажутся много ниже полутора миллионов рублей. Ведь компактную модель с похожими внедорожными возможностями на рынке просто не найти. «Ниссан-Джук»? «Опель-Мокка»? Не смешите!

И все же не торопитесь сбрасывать их со счетов, ведь «Ренегейд» предложат и в более приземленных вариантах. Отправной точкой у нас, как и в Европе, станет переднеприводный автомобиль с 1,6-литровым атмосферником E-torQ (110 л.с.) и пятиступенчатой механикой. В Старом Свете такая машина обойдется чуть дешевле 20 000 евро. А в рублях у нас? Следите за сводками с валютного рынка…



В версии «Трейлхок» ему нет равных в классе по проходимости!

Переднеприводные машины беспомощны на бездорожье

По предварительной информации, нам предложат еще две версии: переднеприводную с 1,4-литровым турбомотором «Мультиэйр 2» (MultiAir2; 140 л.с.) и шестиступенчатым роботом, а также полноприводную с девятиступенчатым автоматом и тем же двигателем, но форсированным до 170 л.с. Дизели – в отдаленной перспективе.

Мне удалось коротко проехаться на 140-сильном переднеприводном «Джипе», и он, бесспорно, неплох, хоть и растерял изрядную долю шарма и динамики. На внедорожный участок меня на этом ренегате вообще не пустили. Прощайте, буераки?

Переживем зиму. А уж в мае, когда «Ренегейд» ступит на отечественную землю, мы найдем способ искупать по самые красивые глаза не только боевую модификацию! ЗР

«Трейлхок»: дорожный просвет 210 мм против 198 мм у других полноприводных версий и 175 мм у переднеприводных.



ОБЪЕЗЖАЯ СУГРОБЫ

Зимние шины «Гудиер» для легковых машин и вседорожников | **Производство** Германия, Польша | **В продаже** с сентября 2014 года | **От** 2570 рублей за колесо | **Автор** Сергей Мишин

НА ЛИПУЧКАХ

Нешипованная шина «Ультра Грип Айс 2» пришла на смену модели «Ультра Грип Айс+». Организаторы теста предоставили возможность сравнить новинку с конкурентами – «Нокиан», «Мишлен» и «Конти». Накрученную на озере и расчищенную до блеска трассу еду с чистого листа – и еще издалека вижу, как инструкторы то и дело поднимают красные флаги в честь очередной вылетевшей в сугроб машины.

С этой шиной важно не переборщить со скоростью на входе в вираж и зайти по максимально большему радиусу, тогда не придется сильно крутить рулем, отлавливая машину на выходе из поворота.

В первый ледовый поворот вхожу неспешно – чтобы не снесло наружу. Переход в скольжение понятный, но последующее восстановление сцепления показалось резковатым. Затем, на прямой, даю полный газ, а перед шпилькой торможу в пол. Шины «Айс 2» демонстрируют отличные сцепные свойства в продольном направлении: резкие ускорения и торможения даются легко и стабильно.

Что в итоге? Измерительный прибор «Ви-бокс» (VBOX) показал, что на шинах «Айс 2» я отстаю от шин-конкурентов на 2–2,5%. С учетом погрешности измерений это равноценный, а потому хороший результат.

НА ШИПАХ

Ускорение и торможение «Ауди-Q5» на «Айс Арктик SUV» на льду впечатляющие. Казалось бы, и в повороте должно быть не хуже, но тяжелая машина сползает наружу и надолго зависает в скольжениях. Приходится тормозить загодя и проходить вираж крадучись. Коллеги хитрят, при торможении заходят на снежный язык: здесь сцепление выше, чем на льду. А я, используя одну и ту же накатанную траекторию, сравниваю новинку с именитыми конкурентами. Удивительно, но, по данным прибора, на «Айс Арктик» получается чуть-чуть быстрее.

В глубоком снегу шина продемонстрировала отличную проходимость. Q5 полз по целине, словно вездеход, обладающий всеми возможными блокировками.

Обе шины будут доступны на рынке в этом году. Нешипованная «Айс 2» – в 29 размерах: от 155/65R15 до 235/55R18. Шипованная «Айс Арктик SUV» – от 205/70R15 до 255/55R18. ЗР

1



2



1 ULTRA GRIP ICE 2

У шин «Гудиер-Ультр Грип Айс 2» сохранен направленный рисунок протектора – для активного удаления воды и слякоти из пятна контакта. Ламели нарезаны перпендикулярно направлению движения – так они обеспечивают максимальное сцепление при разгоне и торможении. Криоадаптивная резиновая смесь, из которой изготовлен протектор, сохраняет эластичность даже в сильные морозы, чем обеспечивает стабильность характеристик.

2 ULTRA GRIP ICE ARCTIC SUV

Шина «Айс Арктик SUV» – развитие легковой модели «Айс Арктик». Главные отличия – увеличенные размеры и усиленный каркас. Вдобавок оптимизированы форма и размеры шипов, что позволяет соответствовать скандинавским нормам, ограничивающим количество шипов ради снижения износа дорожного покрытия.

Диаметры отверстий под шипы уменьшены в соответствии с их размерами – для более надежной фиксации.

Пилообразный дизайн плечевой зоны протектора и расширяющиеся к краям канавки обеспечивают дополнительное зацепление, облегчая выезд из колеи.



видео
см. с. 35

МНОГОПОЛЯРНЫЙ МИР

Наслаждаемся динамикой подзаряжаемого гибрида «Фольксваген-Гольф GTE» | **В Европе** в конце года | **От** 36 900 евро | **Производство** Германия | **Автор** Максим Гомянин | **Фото** автора и «Фольксваген»

ТЕХНИКУ – ЛЮДЯМ

Технологии постепенно побеждают стереотипы. Когда-то считалось, что удел дизеля – неприхотливая грузовая техника. И вот в 1982 году концерн «Фольксваген» предложил покупателям заряженный «Гольф» с двигателем на тяжелом топливе (версия GTD), поставив его в один ряд с легендарным GTI. Прошло 15 лет, и гоночная модификация дизельного «Гольфа» заняла второе место в «длинной» гонке на «Нюрбургринге»! Спустя еще десятилетие уже никто не удивлялся успехам дизельного спортпрототипа «Ауди-R10 TDI» в «Ле-Мане». Постепенно мир поверил, что дизель – это не медленно и скучно, а очень быстро и весело!

И GTI, и GTD дожили до наших дней, а весной нынешнего года в Женеве презентовали пополнение в семействе – плаг-ин-гибрид «Гольф GTE». Настал его черед доказать, что и гибрид способен на скоростную езду!

ДО ЧЕГО ДОШЕЛ ПРОГРЕСС

Европу табуном из лошадиных сил не удивить. Сейчас модно рассказывать, сколько можно сэкономить и как не навредить матушке-природе. Немецкие инженеры ухитрились добиться от гибридной силовой установки высокой отдачи и одновременно низкого расхода топлива. Бальзам на душу потенциальным покупателям!

Инженерам пришлось попотеть над адаптацией агрегатов к приводу нового типа. Например, у шестиступенчатого робота DSG теперь не два, а три сцепления – третье отсоединяет бензиновый двигатель, когда машина едет только на электротяге.

Электромотор поместили в корпус коробки передач. Он компактен и весит всего 34 кг. (Для сравнения: установленный на GTE бензиновый двигатель объемом 1,4 л тянет на 103 кг.) Кстати, на его подшипники и поршневые кольца нанесено новое «секретное»

Volkswagen Golf GTE

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	4270×1799×1457
Колесная база, мм	2631
Колея спереди/сзади, мм	1544/1509
Объем багажника, л	272
Снаряженная/полная масса, кг	1524/2020
Разгон 0–100 км/ч, с	7,6
Максимальная скорость, км/ч	222
Топливо/запас топлива, л	А95/40
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	1,5

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый – Р4, 16 клапанов, 1,4 л; 110 кВт/150 л.с. при 5000–6000 об/мин; 250 Н·м при 1600–3500 об/мин; электромотор – 75 кВт/105 л.с. при 2500 об/мин; в пределе – 150 кВт/204 л.с., 350 Н·м

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; Р6

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «МакФерсон»/многорычажная; рулевое управление – реечное, с электроусилителем; тормоза – дисковые, вентилируемые/дисковые; шины – 225/45R17

Салон не уступает самым «нафаршированным» собратьям. Сиденья, обшитые тканью (опционно есть кожа и алькантара), перекочевали с версии GTI. Тачскрин с диагональю 6,5 дюйма входит в оснащение базовой системы «Композишн Медиа» (Composition Media).



Разметка левого циферблата особая: по нему можно наблюдать за процессом зарядки батареи. На цветной монитор в центре выводится информация о режимах движения. В режиме *E-Mode* (на фото) машина едет только на электромоторе.

Клавиши *E-Mode* и *GTE* рядом с селектором трансмиссии – для быстрого выбора полярных режимов: экономного электромобильного и заводного гибридного.



покрытие, увеличивающее прочность деталей.

Наконец, тяговую литиево-ионную батарею разместили под днищем, ради чего топливный бак приподняли и установили прямо под полом багажника. В связи с этим объем бака пришлось уменьшить на 10 л.

РАЗНОСТЬ ПОТЕНЦИАЛОВ

Внутри GTE – привычный и богато оснащенный «Гольф GTI». Лишь вместо красной прострочки на сиденьях и чехле селектора автомата – синяя. Сажусь в уютные сиденья, обтянутые кожей и алькантарой, давлю кнопку пуска двигателя, и на дисплее комбинации приборов высвечивается первый из пяти режимов движения – сугубо электрический *E-Mode*. Знакомая по электромобилям надпись *Ready* говорит о том, что можно ехать, а число 50 сообщает о запасе «электрического» хода.

И – гробовая тишина. Если тяговая батарея заряжена, а на улице не свирепствует мороз, GTE сразу предлагает двигаться на электротяге и готов в таком режиме разгоняться до 130 км/ч. Бензиновый мотор подключается, только если пустеют аккумуляторы или когда на улице существенно ниже нуля.

На центральном сенсорном дисплее жму ярлычок «Гибрид», а во всплывающем меню выбираю режим движения *Battery Charge* («заряд батареи»). Тут же пускается бензиновый мотор: он приводит машину в движение и подзаряжает батареи.

В режиме *Battery Hold* («удержание заряда») «Гольф» не подключает тяговый электромотор – ради сохранения электрического заряда. Например, если предстоит въехать в экологическую зону, то пока можно пожечь бензин.

Четвертый режим – *Hybrid Auto*. Тут электроника сама выбирает работу силовой установки: может включить оба мотора вместе или по отдельности, чтобы на разгоне помочь бензиновому агрегату сочной электротягой.

Перевожу рычаг трансмиссии из положения *D* в *B* – и резко возрастает интенсивность рекуперативного торможения. Чуть тронул педаль тормоза – машина буквально вязнет в замедлении. Иногда можно вовсе не пользоваться тормозами: «рекуперативно» машина замедляется очень интенсивно.

Но влюбиться в гибридный «Гольф» можно лишь в одном случае – нажав кнопку *GTE-Mode*. Этот режим наделяет машину характером и заставляет вспомнить, что автомобиль-то спортивный! Адаптивная подвеска (опция) переходит из беззубого положения *Normal* в грозный *Sport*, усилие на руле возрастает, а моторы работают в унисон ради одной цели – динамики.

Лишь в режиме *GTE-Mode* гибрид очень похож на бензиновый «Гольф GTI». Разгон не потрясает воображение, хотя паспортные данные утверждают, что в спурте до 100 км/ч гибрид проигрывает «джи-ти-айке» всего 1,1 с. Ускорения линейные и не самые эмоциональные, но тем не менее

Подзаряжаемый гибрид Volkswagen Golf GTE

1 – гибридный агрегат, состоящий из бензинового мотора EA211, робота DSG, электродвигателя, силового электронного блока и зарядного устройства, получился довольно компактным. Его вес 247,3 кг. Чтобы уместить всю конструкцию под капотом, бензиновый двигатель сдвинули левее относительно положения мотора в обычном «Гольфе»;
2 – заливная горловина расположена на привычном месте;
3 – топливный бак подняли выше и разместили под полом багажника; из-за дефицита места объем бака пришлось уменьшить на 10 л;
4 – чтобы высвободить место силовой установке, обычную аккумуляторную батарею перенесли в багажник;
5 – литиево-ионная тяговая батарея высокого напряжения с жидкостным охлаждением весит 120 кг, ее емкость 8,7 кВт·ч; расположена перед задней осью;
6 – разъем зарядного устройства разместили за фирменной эмблемой.

Сравнение спортивных модификаций Volkswagen Golf

Модификация	Мощность двигателя, л.с. (крутящий момент, Н·м)	Снаряженная масса, кг	Разгон до 100 км/ч, с	Расход топлива в смешанном цикле, л/100 км	Цена в Германии, евро
GTE	204 (350)*	1524	7,6	1,5	36 900
GTI	220 (350)	1370	6,5	6,4	28 675
GTD**	184 (380)	1429	7,5	4,5	29 700

*Общая – бензинового двигателя и электромотора. **В России официально не представлен.

каждый бросок вперед доставляет удовольствие!

«Гольф GTE» вовсе не похож на «бешеную табуретку». В меру плотная подвеска отлично работает на европейском асфальте: не трясет и не укачивает. Работать рулем очень приятно: тут весьма четкая обратная связь. Поворот – и колеса моментально выполняют команду. В общем, драйва в GTE достаточно, но без взрыва эмоций и без вытрясающей душу железобетонной ходовой.

ВНУТРЕННИЙ ЗАРЯД

По дороге домой размышлял над концепцией плаг-ин-гибрида. Если в день проезжать километров тридцать-сорок, то на бензин можно вообще не тратиться. Заряжают GTE от обычной бытовой розетки, процесс занимает менее четырех часов. Удобно, если живешь в своем загородном доме. В качестве опции «Фольксваген» предлагает и станцию быстрой зарядки «Уоллбокс» (Wallbox), которую несложно установить в гараже или у офиса. Она полностью «заливает» батарею за 2 часа 15 минут. Ну а если экоезда наскучит, жмешь кнопку *GTE-Mode* – и наслаждаешься бодрым драйвом!

В России экономичность обычно стоит на втором плане, поэтому купить незаурядный «Гольф» захотели бы разве что апологеты модных технических решений. Да и говорить о продажах у нас гибрида преждевременно: ситуация на рынке нынче не та. Так что свои многополярные таланты «Гольф GTE» будет демонстрировать преимущественно европейцам.

Высоки ли шансы GTE на успех в Старом Свете? Бесспорно, ведь он скроен по лекалу законопослушного жителя Западной Европы: не шумит и не мусорит в общественных местах, неспешно передвигается в жилых кварталах, двумя руками голосует за экологию, а на безлимитном автобане готов отжечь на все деньги. Но именно деньги – я в этом абсолютно уверен – и оставят GTE в стане нишевых и имиджевых продуктов. Ведь технологии недешевы: в Германии спортивный гибрид дороже традиционного бензинового GTI на ощутимые 8225 евро. ЗР



Если идет зарядка, вилку из розетки вынуть нельзя – есть блокировка от дурака. По окончании зарядки нужно нажать кнопку слева от розетки и отсоединить кабель.



Внешне гибридный «Гольф» отличается от спортивного GTI лишь легкими штрихами: у него иной дизайн колесных дисков, окрашенные в синий цвет суппорты и шильдики *GTE* на кузове.



Пространства под полом багажника теперь практически нет, но основной объем грузового отсека удалось сохранить. Сумку с зарядным кабелем не обязательно возить с собой. Если электричества не хватит, к делу подключится бензиновый мотор.



В динамике не уступит спортивным родственникам, а в богатстве оснащения – и машинам классом выше

Маловат запас хода на электротяге, а цена за технический прогресс высока



БЕГОВЫЕ КРОССОВКИ

видео
см. с. 35

Разнашиваем кросс-купе БМВ-Х4 | **Производство** США | **В России** с августа 2014 года | **От** 2 304 000 рублей | **Автор** Михаил Кулешов

Как мы выбирали новую машину еще пять-десять лет назад? Определялись с одним из трех-четырех типов кузова, сопоставляли предложения брендов с содержимым кошелька, выбирали цвет и ставили галочки напротив необходимых опций. Всё, заворачивайте! Теперь под ведомыми рынком карандашами дизайнеров рождаются невиданные прежде модификации. Деление моделей на классы на наших глазах теряет смысл, а модельные линейки пестрят вариантами, способными удовлетворить самые изощренные вкусы… и окончательно запутать в выборе.

Глядя на БМВ-Х4, как две капли воды похожий на старшего брата Х6, невольно начинаешь верить, что второе кросс-купе немецкой марки станет олицетворением новой автомобильной эры.

Даунсайзинг и унификация приведут нас к эпохе, в которую покупка машины станет сродни выбору одежды и обуви.

СКИДКА 35%

– Покажите мне кроссовер. Нет, «икс-шестой» великоват. «Икс-четвертый»? Да, в самый раз!

Данные производителя

Модель	BMW X4		
	xDrive28i	xDrive35i	xDrive30d
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4671/1881/1624/2810		
колея спереди/сзади	1616/1632		
Объем багажника (VDA), л	500–1400		
Радиус поворота, м	5,95		
Снаряженная/полная масса, кг	1845/2360	1890/2405	1895/2410
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,4	5,5	5,8
Максимальная скорость, км/ч	232	247	234
Топливо/запас топлива, л	А91–95/67		ДТ/67
Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км	9,3/6,3/7,4	10,7/6,9/8,3	6,6/5,7/6,1
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип	бензиновый		дизельный
Расположение	спереди продольно		
Конфигурация/число клапанов	Р4/16		Р6/24
Рабочий объем, см³	1997	2979	2993
Степень сжатия	10,0	10,2	16,5
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	180/245 5000–6500	225/306 5800–6400	183/249 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	350 1250–4800	400 1200–5000	560 1500–3000
ТРАНСМИССИЯ			
Тип	полноприводная		
Коробка передач	А8		
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная		
Рулевое управление	реечное с электроусилителем		
Тормоза	дисковые вентилируемые		
Размер шин	225/60R17	245/50R18	225/60R17



СРАВНЕНИЕ РАЗМЕРОВ

Параметр	BMW X4	BMW X3	BMW X6 (2015)
Длина, мм	4671	4657	4909
Ширина, мм	1881	1881	1989
Высота, мм	1624	1678	1702
База, мм	2810	2810	2933

В случае с предметами гардероба совершенно не важно, покупаете вы 36-й размер или 46-й, XS или XXL – цена одинакова. С автомобилями такая схема не работает, и базовый «икс-четвертый» стоит 2 304 000 рублей, а самый демократичный X6 – на 1 204 000 рублей больше.

На первый взгляд, маленькое баварское кросс-купе практически неотличимо от большого. Да и за рулем построенной на базе X3 новинки ничто и нигде вам не жмет. Не в последнюю очередь – благодаря установленным на 20 мм ниже, чем у донора, передним креслам, которые придают посадке спортивность и позволяют отыграть немного воздуха над головой. Кстати, самая высокая точка крыши в БМВ-X4 именно здесь, над макушкой водителя.

Если передний ряд – это комфортная пробежка в крепко зашнурованных кроссовках, то задний – прогулка на каблуках. Красота требует жертв, и расплачиваются за великолепный силуэт крыши именно обитатели второго ряда. И хотя в сравнении с X3 он также расположен ниже (на 28 мм), там разместятся с комфортом только двое седоков среднего роста. Впрочем, инженеры-компоновщики из Мюнхена не стыдятся признать этот факт, заявляя посадочную формулу дивана как 2 + 1.

НА НИЗКОМ СТАРТЕ

Несмотря на то что из имиджевого дебютанта во все стороны торчат уши утилитарного родственника, называть его стилизованным под купе «икс-третьим» не вполне справедливо. Да, ширина и колесная база совпадают до миллиметра, однако задняя колея X4 шире, а подвески более жесткие. Да, в моторной гамме «икс-четвертого» только агрегаты, известные по X3, но начальная версия – 245-сильный xDrive28i, а это впечатляющие 6,4 секунды разгона до сотни!

«Икс-четвертый» – редкий пример кроссовера, базовый двигатель которого справляется со своими обязанностями на ура. И по этой самой причине

Интерьер новинки полностью копирует внутреннее убранство «икс-третьего». Придраться к материалам и эргономике сложно. Да и не хочется.



Приборы выполнены в традиционном для БМВ духе минимализма. Показания читаются безупречно.

С ПЕРЛАМУТРОВЫМИ ПУГОВИЦАМИ

Несмотря на то что маркетологи БМВ причисляют Х4 к отдельному классу под названием Sports Activity Coupe (SAC) и не видят для него прямых конкурентов, я выделю два наиболее близких идеологически автомобиля.

«Порше-Макан» – от 2 703 000 до 3 911 000 рублей (базовые версии); двигатели 3,0–3,6 л (340–400 л.с.).

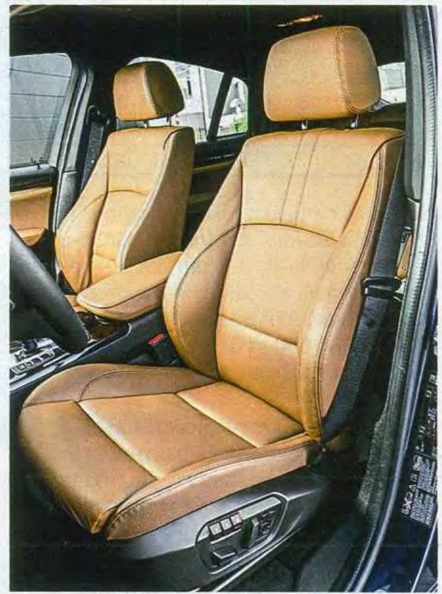
«Рейндж-Ровер Эвок» – от 1 801 000 до 2 479 000 рублей (базовые версии); двигатели 2,0–2,2 л (150–240 л.с.).

доплачивать свыше 200 000 рублей за более мощный бензиновый xDrive35i я не вижу ни малейшего смысла. Судя по цифрам, этот 306-сильный агрегат везет еще бодрее (5,5 с до 100 км/ч), однако ошеломляющей разницы в разгоне нет и в помине. От автомобиля ждешь волшебства – а получаешь пусть и быстрое, но вовсе не сводящее с ума ускорение.

Дизельный xDrive30d – вот мой выбор! Тяги на низах здесь столько, что при старте с места спинки передних кресел подвергаются испытанию на прочность. И пусть такой «икс-четвертый» набирает сотню чуть медленнее 306-сильного близнеца (5,8 с), а на трассе дизельный двигатель скисает несколько раньше – 560 Н·м момента гарантируют вам экстаз. При этом красивейший, сочный звук дизеля вкупе со смешным для подобной мощности расходом (9,0 л/100 км; бензиновые версии потребляют в полтора раза больше) дополняет и без того приятный расклад. А ведь есть еще более мощный, 313-сильный дизель версии xDrive35d… Познакомиться с ним в рамках презентации, увы, не получилось.

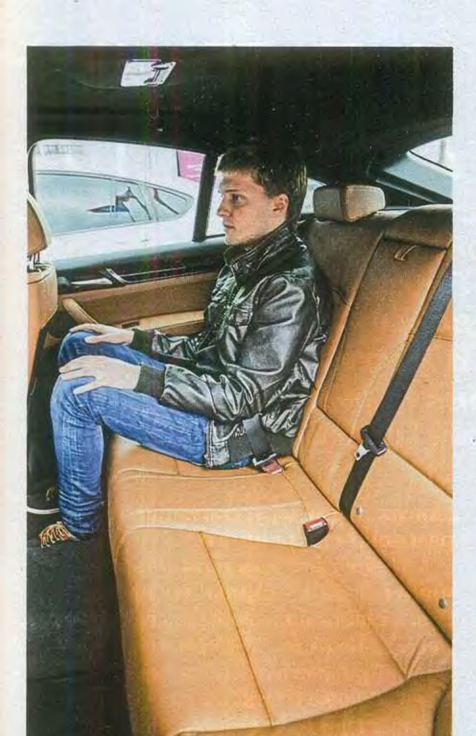
НЕ ЛЫКОМ ШИТ

Впрочем, восьмиступенчатой автоматической коробке, полагающейся всем





Заказное кресло с электрорегулировками великолепно. Валики боковой поддержки очень надежно фиксируют тело.



Людям моего роста (176 см) места сзади вполне хватает. Обратите внимание на отсутствие потолочных ручек: на X4 их не ставят – как и на любое другое купе БМВ.

российским версиям X4, ваши предпочтения в выборе двигателя совершенно неинтересны. Гидромеханика и любой из доступных моторов – два сапо… вернее, две кроссовки пара.

Не скажу, что «икс-четвертый» открыто подталкивает к совсем уж безбашенной езде, но завестись на извилистом серпантине позволяет молниеносно. А уж если на вашей машине установлена опционная подвеска с электронно-управляемыми амортизаторами (EDC) или тоже опционная, но полностью механическая «эмочная»… Отточенная управляемость непостижимым образом сочетается с хорошей плавностью хода. Словами не передать!

В общем, случись мне выбирать «икс-четвертый», я задушил бы свою жабу ради одного из этих шасси. Ведь базовые подвески в предельных режимах – это достаточно приличные крены. К тому же такие X4 практически не выигрывают в вопросах энергоемкости и комфорта за рулем.

***

Признаюсь, до очного знакомства я относился к герою статьи скептически: тот же X6, но поменьше. Однако после целого дня, проведенного в компании этого кросс-купе, готов признать свою неправоту. БМВ-X4 – прекрасный вариант для людей, которым «икс-шестой» элементарно велик, а дизайн соплатформенного X3 навевает скуку.

Кроссовки ведь тоже бывают легкие, теннисные, марафонские… А бывают – ваши. ЗР



Красив и быстр. Базовое исполнение оценено вполне адекватно рынку

Цены упакованных версий приближаются к 5 млн рублей



Багажник запросто приютит пару-тройку дорожных сумок. Задний диван складывается в пропорции 40:20:40.



Покажите мне кроссовер. Нет, «икс-шестой» великоват. «Икс-четвертый»? Да, в самый раз!

ПРЕМЬЕРЫ

ВЫХОДЯТ НА АРЕНУ СИЛАЧИ

Самый большой автомобиль в мире БелАЗ-75710 | **Грузоподъемность** 450 т | **Производство** ОАО «БелАЗ», Жодино (Белоруссия) | **В России** с августа 2014 года | **Цена** не разглашается | **Автор** Дмитрий Гладкий | **Фото** автора

БелАЗ-75710 – самый большой грузовик планеты и флагман мировой карьерной флотилии, уже занесен в Книгу рекордов Гиннесса. Представили великана год назад, затем его испытывали, а в августе нынешнего года он стал возить уголь в Кузбассе – в гигантском карьере «Черниговец».

Любая из характеристик сверхгиганта впечатляет. БелАЗ-75710 – это не только 450 тонн груза в кузове и почти 4600 сил от двух дизельных двигателей MTU DD16 V4000, но и 5600 литров топлива на борту, 538 литров машинного масла и 1800 литров гидравлической жидкости!

УЗЕЛ В СБОРЕ

Скомпоновать карьерный самосвал – не легковушку собрать. Необходимо найти компромисс между всеми параметрами необычной машины. База, ширина, высота, агрегаты и компоненты, геометрические особенности карьера – вот далеко не полный список. Но белорусским конструкторам опыта не занимать.

Первое, от чего плясали разработчики гиганта, – шины! Их несущая способность определяет всё остальное. На БелАЗе-75710 стоят восемь шин «Бриджстоун» исполинского размера 59/80R63. Они самые большие в мире. Одна такая покрышка весит 5,5 тонны!

Затем инженеры выбирали схему управления. Для мастодонтов, да еще



Первый показ БелАЗа-75710 состоялся в Жодине год назад. А в августе 2014-го самосвал приступил к работе в Кузбассе.







Рабочее место водителя БелАЗ-75710 попроще, чем в мерседесовском «S-Классе», но не устанешь. Сиденье со всеми регулировками, климат-контроль и хорошая аудиосистема.

Шкаф управления электротрансмиссией.

Этот узел называется УВТР – установка вентиляции тормозных резисторов.

и с двускатной передней ошиновкой, традиционная схема с передними поворачивающимися колесами не подходит. Вариантов всего два: шарнирно-сочлененная рама и поворотные мосты. В первом случае узлу шарнирного сочленения пришлось бы испытывать адские нагрузки и шарнир разросся бы до невероятных размеров. Потому стали работать со второй схемой.

БелАЗ-75710

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	20 600×9750×8170
Колесная база, мм	8000
Грузоподъемность, т	450
Снаряженная/полная масса, т	360/810
Максимальная скорость, км/ч	64
Радиус поворота, м	19,8
Объем кузова: геометрический/«с шапкой» (2:1), м³	157,5/269,5

ДВИГАТЕЛЬ: два дизеля MTU DD 16V4000; 1715 кВт/3430 л.с. при 1800 об/мин; 9313 Н·м при 1500 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: электрическая, с приводом на каждое колесо

ПОДВЕСКА: зависимая для всех осей, с продольными рычагами и центральным шарниром

> БелАЗ-75710 с четырех сторон обвешан специальными радарами, реагирующими на человека. Да-да! Если кто-то решит прогуляться под самосвалом, водитель узнает об этом

В освоенных карьерах существуют габаритные ограничения, привязанные в первую очередь к ширине технологических дорог. Поскольку БелАЗу-75710 предстояло колесить по дорогам, заточенным под «компактные» 360-, 320- и 220-тонные самосвалы, требования заказчика к радиусу поворота были весьма жесткими.

Разработчики называют схему с поворотными мостами «экскаватор вверх ногами». В экскаваторе шасси неподвижно, а корпус вращается, в БелАЗе же неподвижным остается корпус, а поворачиваются расположенные под рамой мосты.

РАМА

Когда выбрали схему управления, взялись за раму, которая ничего общего с традиционной «лестницей» обычных грузовиков не имеет – у карьерников она совсем другой формы. Но у 450-тонного гиганта рама уникальна и вовсе не похожа даже на конструкцию других тяжеловесов.

В раму требовалось вписать два шарнирных элемента, на которых вращаются гигантские мосты. Скомпоновали ловко и изящно. А дальше необходимо было совершить маленькое технологическое чудо.

Для шарнирного поворотного элемента нужен подшипник диаметром 2,75 м! Всего четыре фирмы в мире изготавливают такие подшипники. Белорусы вели переговоры с двумя лидерами – французской фирмой «Ролликс» (Rollix) и немецкой ИМО (IMO). В итоге в борьбе за престижный заказ победила ИМО.

А каким сделать сечение рамы? Оптимальным признали так называемое кессонное сечение, применяемое в кораблестроении. Именно такое может обеспечить необходимый ресурс при минимально возможных металлозатратах.

Но и металл здесь необычный! Это особо прочная шведская сталь «Уэлдокс 800» (Weldox 800). Материал настолько твердый, что далеко не всякий обрабатывающий станок ее возьмет. Поэтому в Швеции заказывали не просто листы металла, а уже раскроенные по белазовским чертежам.

Далее эти заготовки необходимо было сварить между собой, расточить посадочные места под гигантские подшипники и насверлить отверстия под крепеж. Для сборки гигантской рамы требовалось еще более масштабное оборудование.

На самом БелАЗе оснастки таких габаритов не нашлось. На помощь БелАЗу пришел Минский станкостроительный завод имени Октябрьской революции (МЗОР). На нем рама для сверхгиганта обрела требуемые формы. Потом ее перевезли в Жодино.

СИЛОВАЯ УСТАНОВКА

В моторный отсек не заглядывают – в него заходят. Внутри можно гулять. Ощущения необычные, словно у героя рассказа Эдуарда Успенского «Гарантийные человечки», побывавшего в недрах холодильника и часов.

На БелАЗ-75710 два мощнейших двигателя MTU DD16 V4000 крутят два огромных генератора, а электроэнергия передается на четыре мотор-колеса. Необходимую мощность мог бы развить и один двигатель – такие существуют, но нет подходящих генераторов, способных в одиночку выработать столько энергии. Именно поэтому решили использовать два дизеля и два электрогенератора с общим шкафом управления.



Поворотные мосты – уникальная схема управления. Несмотря на большой размер, крутятся они довольно шустро.





В моторный отсек входят как в дом. Обслуживание силовых установок минимально. Заявленный ресурс – около десятка лет.

На 450-тоннике конструкторам удалось сохранить знаменитую белазовскую плавность хода.

Порожний самосвал передвигается на одном дизеле, а у загруженного подключается второй. Для равномерности износа левый и правый дизели на холостом пробеге включаются поочередно.

Электропривод выбирали у одного из двух производителей – российского холдинга «Силовые машины» и немецкого «Сименса». Отечественный производитель был готов создать нужный привод только в 2016 году, и это не устроило заказчика. Энергомашиностроительное подразделение «Сименса» изготовило не только электропривод переменного тока, но и систему управления к нему.

ГИДРАВЛИКА

Гидравлическая система машины – объединенная. Использован общий бак с гидравлической жидкостью для тормозов, для цилиндров опрокидывания и для цилиндров поворота. Всё это хозяйство приводит в действие даже не насос, а насосная станция «Бош Рексрот» (Bosch Rexroth).

Когда поднимают самосвальную платформу, рулевое управление отключается и все гидромасло задействуется на подъем. Нецелесообразно возить огромный объем масла, чтобы обеспечивать одновременное опрокидывание и маневрирование.

В рулевой гидравлике использовано четыре гидроцилиндра, по два на каждый мост. Сначала полностью поворачивается передний мост в крайнее положение, и только после этого



Гиганты нашли друг друга. Николай Валуев обожает внедорожники. От этого он был в восторге.

начинает двигаться задний мост. При двух «сложенных» мостах радиус поворота составляет всего 19,8 м (по отпечатку наружного колеса). Это при общей длине более 20 м!

По соотношению радиуса поворота и длины 450-тонник вполне можно признать сверхманевренным транспортным средством. Однако для последующих образцов инженеры отрабатывают иную схему управления, которая обеспечит одновременный поворот двух мостов. Это улучшит маневренность и обеспечит самосвалу эффективный крабовый ход.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Огромные машины иногда попадают в аварии и даже переворачиваются – в карьерах всякое случается. Против опрокидывания в подвеске 450-тонника впервые на карьерном самосвале применили стабилизатор поперечной устойчивости – уникальное решение.

Установили систему кругового видеообзора. Но помимо видеокамер БелАЗ-75710 с четырех сторон обвешан еще и специальными радарами, реагирующими на человека. Да-да! Если кто-то решит прогуляться под самосвалом, водитель узнает об этом.

Установлены на БелАЗ-75710 и электронные весы, индикаторы которых смонтированы по бокам. Экскаваторщик смотрит на них и видит, сколько он закинул в кузовок.

Есть страховка на случай выхода из строя рулевой гидравлики. Это пневмогидроаккумуляторы рулевого



Исполинскому самосвалу – циклопический экскаватор.

ПО ОТЦОВСКОЙ ЛИНИИ

О схеме управления с двумя поворотными мостами на восьми шинах Белорусский автозавод задумался еще в начале 1970-х годов. Тогда на компонентах 42-тонника построили экспериментальный «передвижной стенд» **[1]**, на котором впервые обкатали некоторые идеи.

В 1977 году схему опробовали на более тяжелой экспериментальной машине. БелАЗ-7520 **[2]** с поворотными мостами, 110-тонник, получился чрезмерно высоким. Идею поворотных мостов отправили в архив, чтобы через три с половиной десятилетия возродить в новом качестве.

Первым эксплуатируемым товарным сверхгрузовиком на восьми шинах стал 280-тонник БелАЗ-75501 **[3]**, собранный в 1990 году. Построили всего один экземпляр. Он оставался рекордсменом по грузоподъемности среди БелАЗов на протяжении 15 лет.



В 2005 году, когда освоили выпуск шин размером 55/80R63, на свет появился 320-тонный БелАЗ-75600 на шести таких колесах.

Как только шинники усилили свое изделие, доведя размер покрышки до 59/80R63, 320-тонник стал 360-тонником **[4]**. Это произошло в 2010 году. БелАЗ-75710 (450-тонник) базируется на этих же шинах. Подобные колёса выпускают только «Мишлен» и «Бриджстоун».

Следующий рывок в росте грузоподъемности карьерных самосвалов зависит от шинной промышленности.











Отнюдь не маленький 130-тонник рядом со сверхгигантом смотрится низкорослым.

Внешний индикатор загрузки – наглядный прибор для экскаваторщика.

управления. Давления в них хватит для того, чтобы съехать с дороги и уступить место другим машинам.

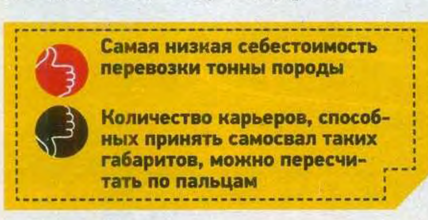
ВЫГОДНО

Оправдывают ли себя такие сверхгрузовики? Да. Один 450-тонник в эксплуатации значительно дешевле, чем два 220-тонника.

Цены на подобные машины никогда не озвучивают. Мы можем оперировать только косвенными данными. Например, в американском прайс-листе одна шина «Бриджстоун» 59/80R63 стоит 40 000 долларов. Говорят, пока эти шины добираются до сибирских карьеров, их цена возрастает до 100 тысяч. Таким образом, только комплект покрышек для БелАЗа-75710 может стоить около миллиона долларов. Цена силового электропривода «Сименс» составляет около трех миллионов долларов. Плюс остальное железо, доставка, сборка… Словом, дорого.

За такие деньги машины вкалывают за троих. Рабочая смена БелАЗа в карьере длится 23 часа в сутки. Час уходит на дозаправку и смену водителей.

Единичным образцом БелАЗ-75710 точно не останется. Контракт предусматривает поставку нескольких машин. Уже сейчас в Жодине собирают второй экземпляр, и он должен стать лучше первого. ЗР



Самая низкая себестоимость перевозки тонны породы

Количество карьеров, способных принять самосвал таких габаритов, можно пересчитать по пальцам

ИДЕАЛЬНЫЙ СЮЖЕТ

Едем на премьерный показ седана «Чанган-Идо» | **Производство** Китай | **В продаже** с начала года | **От** 539 000 рублей | **Автор** Максим Гомянин

В кино так бывает частенько – главный герой балансирует между раздирающими сознание светлыми и темными силами. Смотрю на очередную новинку из Китая: чего же в ней все-таки больше – достоинств или недостатков? Ждет ли нас хэппи-энд как итог просмотра?

ОДИН ЗА ВСЕХ И ВСЕ НА ОДНОГО

Придя на российский рынок, «Идо» сразу очутился на расстрельном месте. Миссия: в гордом одиночестве продвинуть марку в секторе доступных седанов, одном из самых конкурентных. Иные китайские компании бросают в наступление на «Рено-Логан», «Хёндэ-Солярис» и «Фольксваген-Поло Седан» по несколько бойцов. У «Чери» наряду с новым «Арризо 7» в этом классе представлены M11 и «Бонус 3». В стане ФАВ «Бестёрн B50» поддерживается недорогим седаном «Олей». У «Лифана» есть новый «Себриум» и более доступный старожил рынка «Солано», недавно переживший рестайлинг. Ну а «Джили» продвигают «Эмгранд EC7» и MK.

Чангановцы могли бы применить традиционное супероружие – привлекательные цены, однако для этого необходимо производить автомобиль в России. Крупноузловая сборка пока только в планах «Чангана», завод планируют запустить лишь в 2016 году. Здесь примером третьему по величине производителю Поднебесной служат «Лифан», «Джили» и «Чери», которые уже наладили выпуск ряда моделей на мощностях «Дервейса» в Кабардино-Балкарии. В «Чери» так вообще утверждают, что уровень локализации их продукции со временем превысит 50%.

Выходит, чтобы добраться до лидеров рынка, «Идо» сначала нужно одолеть своих китайских конкурентов, а это уже непросто.

ПОВТОРНЫЙ ПОКАЗ

Собственно, «Идо» – новинка лишь в России. Европейская премьера седана состоялась в 2011 году во Франкфурте. С этого момента в Китае продали более 200 тысяч машин. А в 2013 году на мотор-шоу в Шанхае дебютировал хэтчбек «Идо XT». Его пока к нам не везут.

Внешне «Идо» уже не очередной китайский клон, пытающийся с наскока





Под блоком климата расположили прикуриватель, USB-разъем и 12-вольтовую розетку.

⮉ Салон неплох для бюджетного автомобиля. У руля с регулировкой по высоте удобный хват, предусмотрен широкий упор для левой ноги водителя. Но вот примитивные электронные часы и невыразительная графика центрального монитора портят картину.



⮊ По утопленным в глубокие колодцы приборам видно, что над дизайном работали итальянцы. Циферблаты в движении читаются без проблем, но сделать бы шрифт крупнее.

покорить российский рынок. Над экстерьером работали итальянцы; интерьер неплохой, но, осмотревшись в салоне, понимаю – в обрусевших «корейцах-европейцах» все же лучше.

Например, на передней панели два монохромных экрана. Причем верхний полностью отдан электронным часам. Какой в этом смысл? Не лучше ли перенести цифры на основной монитор и сделать его цветным? Или взять передние сиденья: у спинок неплохая боковая поддержка, а вот поясничного упора явно недостает. Руль регулируется только по углу наклона, причем диапазон регулировки невелик. И почему тут, как и в кроссовере CS35, уже побывавшем на нашем тесте (ЗР, 2014, № 10), нет обогрева сидений? Тепло обещают дать в ближайшем будущем. Но мы-то мерзнем сегодня!

Завожу двигатель и выезжаю в город. Автомат «Айсин» не спеша играет небогатым арсеналом из четырех передач. Пасущиеся в моторе 113 «лошадей» силятся перейти на галоп, но увы. Знакомые ощущения… Ах да! Такой же силовой агрегат – на уже помянутом «Чангане-CS35». Ощущения от седана схожие, только разгон еще медленнее – ведь «Идо» тяжелее кроссовера. Снова приходится крутить мотор, переведя автомат в ручной режим, – иначе ускорение совсем грустное. Седану бы 1,6-литровый мотор в 125 л.с. в паре с шестиступенчатым

Данные производителя

Модель	Changan EADO	
	1.6 MT	1.6 AT
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	4620/1820/1490/2660	
колея спереди/сзади	1550/1569	
Объем багажника, л	510	
Снаряженная/полная масса, кг	1350/1700	
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,6	13,5
Максимальная скорость, км/ч	185	175
Топливо/запас топлива, л	A92/52	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8,2/5,4/6,5	9,4/5,9/7,2
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см³	1598	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	83/113 6000	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	152 4000	
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	A4
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	205/55R16	



ЗАОЧНЫЙ БОЙ

Мы заочно сравнили «Чанган-Идо» с участниками теста седанов, опубликованного в ЗР, 2014, № 9. Как видите, виртуальные результаты у нашего героя многообещающие. Прекрасный повод проверить «Идо» в одном из ближайших тестов!

Модель	Дорожный просвет, мм	Объем багажника, л	Уровень шума при 120 км/ч, дБ
Changan EADO	160	510	69,0
Chevrolet Aveo	135*	416/502	71,4
Citroen C-Elysee	145*	424/506	70,8
Volkswagen Polo Sedan	135*	400/470	70,3
Hyundai Solaris	150	400/454	69,3
Skoda Rapid	130*	488/530	69,8

*По защите двигателя. Синий цвет – данные производителя.

Креслам недостает хорошего поясничного упора и обогрева. Спасибо, хоть боковая поддержка неплоха.



В дизайне «Идо» нет ничего революционного, но семейному седану этого и не нужно. Важнее, что у него хорошая сборка.

автоматом от хэтчбека «Идо XT»! Но пока этот сценарий – только в моей голове.

А вот настройки ходовой порадовали. «Идо» учили ездить, причем явно посвятили процессу немало времени. Автомобиль хорошо держит дорогу, мягко проглатывает дорожную мелочь. Да и на крупных дефектах полотна не случилось ни одного пробоя. Твердая четверка!

НЕПРОСТАЯ РОЛЬ

Неужели счастливый конец? Пожалуй, закончилась пока лишь первая серия. «Идо» только в начале пути и по закону киножанра еще столкнется с трудностями. Этот киногерой недурен собой и готов встать на защиту справедливости (в базе две подушки безопасности, иммобилайзер, системы помощи при экстренном торможении и распределения тормозных усилий). Но чтобы одержать победу, необходимо подкачать мускулатуру – более мощный мотор седану нужен как воздух!

И необходимо устранить недочеты: обзавестись обогревом сидений, складной спинкой заднего дивана с тремя регулируемыми подголовниками, внутренней ручкой багажника.

А главное – умерить амбиции. Сегодня «Идо» с автоматом оценивают минимум в 639 000 рублей. Добавив еще… 900 рублей, можно взять «Солярис» в топовом оснащении «Элеганс» со 123-сильным мотором и шестиступенчатым автоматом! А потратив еще 55 тысяч, в гараж въедете уже на базовом «Киа-Церато». Вот такой драматичный получается сценарий! ЗР



Спинка дивана слишком плоская. И подголовников всего два, причем они не регулируются по высоте. Из-за покатой формы крыши пространство над головой ограничено.



Симпатичная внешность и неплохая сборка заставляют усомниться: неужели это «китаец»?



Автомат отбивает охоту быстро ездить. Спинка заднего дивана должна быть складываемой! А цены – привлекательными



Багажник хорошо скомпонован, и проем довольно широк, но вот ручки на крышке не найдете, а спинку дивана разложить не удастся. Предусмотрен лишь лючок для лыж.

Changan EADO в сравнении с конкурентами из Китая

Модель	Длина×ширина×высота, мм	Колесная база, мм	Двигатель	Тип коробки передач	Диапазон цен, руб.
Changan EADO	4620×1820×1490	2660	1,6 л, 113 л.с.	M5 A4	539 000–629 000 639 000–709 000
Chery Arrizo 7	4652×1825×1483	2700	1,6 л, 126 л.с.	M5 CVT	570 000 600 000–650 000
FAW Besturn B50	4600×1785×1435	2675	1,6 л, 103 л.с.	M5 A6	549 000–579 000 629 000–669 000
Geely Emgrand EC7	4635×1789×1470	2650	1,8 л, 126 л.с.	M5 CVT	495 000–552 000 592 000–642 000
Lifan Cebrium	4700×1765×1490	2700	1,8 л, 133 л.с.	M5	554 900–594 500



У НАС БУДЕТ МАЛЕНЬКИЙ

Фирма «Опель» утверждает, что сделала самый компактный кроссовер в мире | **Производство** Германия | **В России** с первого квартала 2015 года | **От** 814 000 рублей | **Автор** Сергей Канунников

А на шоссе мягкую крышу пришлось закрыть. Хотя ни ветер, ни шумы не донимали – с этим у немецкого малыша все нормально. А вот трехцилиндровому моторчику явно тяжело бороться с аэродинамическим непорядком. Прикрыл верх – стало лучше. Но ненамного…

ОТ «АДАМА»

Упорство и оптимизм компании «Опель» вызывают уважение. Маленький «Адам», о котором мы рассказывали полтора года назад (ЗР, 2013, № 2), все-таки придет на российский рынок. Причем к первому кварталу будущего года подоспеет и версия «Адам Рокс», которую создатели называют самым компактным кроссовером в мире.

Ох уж этот лукавый термин! Впрочем, пользуются им нынче все, поэтому попытаемся для начала понять главное: что в этой машине кроссоверного? Отделка нижней части кузова черным пластиком придает малышу более серьезный вид и обеспечивает защиту кузова от мелких неурядиц. Дорожный просвет увеличен на 15 мм и достиг вовсе не гигантских, но более-менее приемлемых для наших реалий 140 мм. На этом кроссоверность, собственно, и заканчивается.

Немецкости в «Опеле» куда больше: тщательно подогнанные детали интерьера выполнены со вкусом, из хороших материалов. Удобные кресла, грамотная эргономика. Порою забываешь, что едешь в маленькой игривой машине, – настолько здесь всё по-взрослому.

Ну еще бы – за такие-то деньги! «Адам Рокс» с 1,4-литровым 85-сильным мотором и автоматической коробкой передач будет продаваться за 814 000 рублей (самый дешевый «Адам» в комплектации JAM стоит 690 000 рублей). А версия с новейшим литровым трехцилиндровым 115-сильным мотором и шестиступенчатой механикой станет уже в 924 000 рублей. Внушительно!

О такой модификации, поскольку именно на ней довелось поездить, и потолкуем.



Данные производителя

Модель	Opel Adam Rocks	
	1.4 Ecotec	1.0T Ecotec
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм: длина/ширина/высота/база	3747/1966/1493/2311	
колея спереди/сзади	1472/1464	
Снаряженная/полная масса, кг	1156/1510	1135/1480
Объем багажника (VDA), л	170–483	
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,5	9,9
Максимальная скорость, км/ч	185	196
Топливо/запас топлива, л	A95/35	
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	6,9/4,4/5,3	6,3/4,4/5,1
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	P3/12
Рабочий объем, см^3	1398	999
Степень сжатия	10,5	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	63/85 6000	85/115 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	130 4000	170 1800–4500
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	A5	M6
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ упругая балка	
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	
Размер шин	215/45R17; 225/35R18	



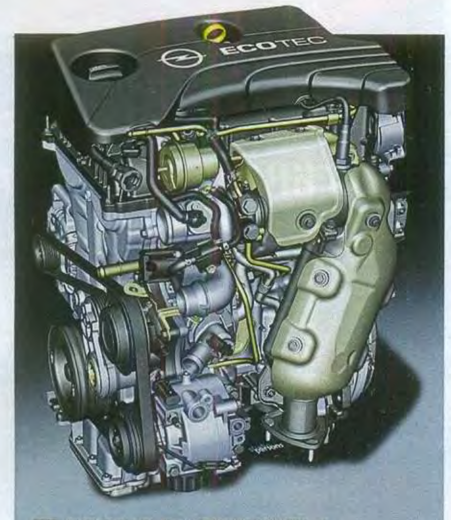
Среди огромного числа вариантов убранства салона есть и менее пестрые – без отделки передней панели под цвет кузова.



Броский дизайн псевдокроссовера «Адам Рокс» удачно сочетается с немецкой рациональностью – в частности, с удобными приборами.



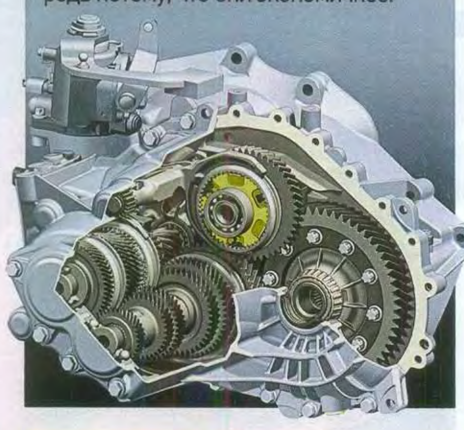
Помимо устройства, ослабляющего усилие на руле для облегчения парковки, в топовых версиях есть даже обогрев баранки.

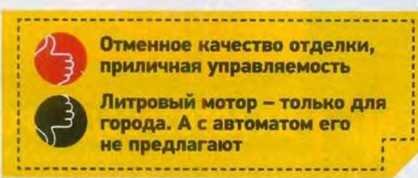


СИЛОВЫЕ СТРУКТУРЫ

Компания «Опель» обещает до 2016 года обновить линейку двигателей на 80%. Вслед за первенцем – мотором объемом 1,6 л – пришел литровый агрегат, который и ставят на «адамы». Новый алюминиевый мотор с центральным расположением свечей, непосредственным впрыском и низкоинерционным турбокомпрессором укладывается в нормы Евро-6. Особое внимание конструкторы уделили борьбе с шумами и вибрациями, характерными для трехцилиндровых моторов. И преуспели в этом.

В паре с двигателем работает новая шестиступенчатая механическая коробка передач массой менее 40 кг. Работает она мягко и четко, а передаточные числа явно подобраны под максимальную экономичность. Инженеры трудились не зря. Европейцы чаще выбирают модификации с механикой – в первую очередь потому, что они экономичнее.







см. с. 35

РАДОСТЬ ОПТИМИСТА

«Опель-Адам Рокс» адресуют в первую очередь молодежи. Тем, кому по душе яркие цвета, модные активные развлечения вроде паркура и современные гаджеты. Поэтому одна из главных «фишек» «Рокса» – широчайшие возможности индивидуализации. Предлагается 17 вариантов окраски кузова. Можно заказать двухцветный автомобиль с крышей иного колера и выбрать цвет накладки решетки радиатора с фирменной эмблемой. Салон, как уверяют создатели «Рокса», может быть выполнен в одном из 22 вариантов исполнения, включая шесть основных цветов обивки.

Комплектация «Рокса» – вполне взрослая, что, правда, уже не новость в классе суперкомпактов. Есть климат-контроль, можно заказать обогрев сидений и руля и прочие мыслимые удобства, включая продвинутую мультимедиасистему. Как же без нее в молодежном-то автомобиле?!

Мягкая сдвижная крыша – в базе. Она с электроприводом и, как утверждают, складывается-раскладывается на скоростях до 140 км/ч. Проверить это сложно: чтобы так разогнать машину, нужен очень длинный и прямой участок дороги. В городе «Рокс» – вполне дружественный живчик. Едет весело и даже с огоньком, комплексов не вызывает. Передачи переключаются легко и четко. Педаль тормоза поначалу показалась слишком чувствительной, но привык очень быстро. Обзорность приличная.

А вот и задачка, для решения которой часто и покупают такой автомобиль. В этот просвет между двумя машинами владелец хэтчбека среднего класса, примерившись, парковаться побоялся. А мы с «Опелем» поместимся. Если кому-то это сделать сложно, пусть воспользуется автопарковщиком (опция), который с охотой будет крутить баранку за водителя. Есть кнопка, снижающая усилие на руле, если крутить его придется особенно много. Все правильно. Нынче для городского жителя то, как будет парковаться машина, иной раз не менее важно, чем то, как она поедет.

Подвеска «Рокса» не то чтобы совсем уж жесткая (бывают и «подеревяннее»), но очень плотная. Автомобиль напоминает теннисный мячик: прыгучий, упругий. А большего от такого малыша ждать не приходится. Немецкие инженеры добились всего,





ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

Завод в Айзенахе (Тюрингия), где выпускают «Опель-Адам», – одно из старейших автомобильных предприятий Германии. Первую машину (на фото) по имени «Вартбург», названную в честь знаменитого тюрингского замка, здесь собрали в 1898 году. После «Вартбурга» создали марку «Дикси». Когда в 1928-м завод отошел баварскому концерну, в Айзенахе делали БМВ, которые после 1949 года переименовали в ЭМВ (то была уже ГДР). В 1955-м вспомнили старое имя «Вартбург». А после объединения Германии завод стал собственностью концерна «Опель».

чего можно было добиться в поисках компромисса между устойчивостью, управляемостью и комфортом. На не самом ровном, но приличном шоссе подпрыгиваниями машина не изводит.

Мотору, как ни старались конструкторы, заметно не хватает тяги на низких оборотах. Литр рабочего объема есть литр, и его возможности не безграничны. На попытку чуть ускориться со 100 км/ч на шестой передаче автомобиль, даже при нажатии педали газа в пол, отзывается из последних сил. Для поневоле неспешного обгона лучше перейти пониже, и не на одну передачу, а на пару. Крыша, отодвинутая в ответ на старания теплого осеннего солнца, ухудшает аэродинамику, добавляя мотору хлопот.

Конечно, и на таком автомобиле можно «зажигать», используя все возможности наддувного 115-сильного агрегата. Но для этого нужно не жалеть ни его, ни коробку, ни себя – и старательно работать рычагом переключения скоростей. Некоторое время и от такой езды можно получить удовольствие. Тем более что запас управляемости и устойчивости есть. Но для таких развлечений надо еще найти место. К тому же при столь небрежном обращении с педалью газа машина потеряет одно из основных преимуществ – экономичность.

Поэтому вернемся в город тихой и почти незагруженной дорогой, чтобы подвести итоги.

«Опель-Адам Рокс» вполне может очаровать – нетривиальным дизайном и хорошей отделкой, своим шармом и очень приличной управляемостью. Но модификация, на которой мне довелось поездить, едва ли будет пользоваться популярностью на российском рынке. В Европе 70% заказчиков «адамов» – представительницы прекрасного пола. У нас их будет все 90%. И у меня с трудом вырисовывается портрет дамы, которая приобретет машину с механикой. Тем более удивительно, что поначалу нам вовсе не планировали продавать «адамы» с автоматической коробкой. К счастью, одумались. Так что у версии с 1,4-литровым двигателем и автоматом, которая аж на 110 000 рублей дешевле, шансов больше.

При любых раскладах у «Рокса» не будет легкой жизни. Впрочем, трудности закаляют. А закоренелые оптимисты и вовсе видят мир по-другому. ЗР



видео
см. с. 35

ТУРБОМАРШ

Испытываем модернизированный «Порше-Кайен» | **Производство** Германия | **В продаже** с октября 2014 | **От** 3 519 000 рублей | **Автор** Юрий Тимкин | **Фото** «Порше»

СВЕЖИЙ ШЛЯГЕР

Компактный поршевский кроссовер «Макан» порвал рынок – производство не поспевает за спросом, в России за машиной тоже выстроились очереди. Успех во многом обусловлен удачной внешностью. Свежий стиль использовали и для обновленного «Кайена»: фары, бамперы, капот, крылья – всем этим он теперь изрядно напоминает младшего братца. При беглом взгляде их запросто можно перепутать, но только спереди. С тыла вообще ничего общего: фонари стали компактнее и однозначно симпатичнее (прежние мало кому нравились), видоизменились патрубки выхлопной системы и спойлер. «Кайен» приосанился как раз вовремя – год назад дебютировали злейшие конкуренты БМВ-Х5 и «Рейндж-Ровер Спорт» нового поколения, на фоне которых он выглядел уже не так молодо. И вдобавок уступал по части современного оснащения.

Теперь наметившегося отставания как не бывало. Нужны доводчики дверей? Пожалуйста! Не хватало камер кругового обзора? Они появились! Равно как и автопарковщик. Новый руль щеголяет не только модерновым дизайном, но и обогревом. Ветровое стекло тоже обогревается, причем не привычными нитями накаливания, а экстратонким пленочным нагревательным элементом, который заодно снижает уровень шума в салоне.

Задний диван снабдили вентиляцией, с новой набивкой он стал мягче и уютнее. Есть изменения и в багажнике. Вернее, в его оснащении: на правой стенке обосновалась клавиша, при помощи которой можно поднять или опустить кузов – ради облегчения погрузки-выгрузки поклажи. Очень удобно! Даже странно, что прежде эту опцию не предлагали.

ОДА ЭКОНОМИЧНОСТИ

Производитель особенно гордится появлением системы «Кар Коннект» (ЗР, 2014, № 10). Это приложение для смартфона, позволяющее дистанционно программировать время пуска двигателя и прогрев салона, отслеживать запас топлива, координаты машины и много чего еще. Эта система идет серийно лишь для модификации «Кайен S Е-Гибрид», для других она предлагается в качестве опции.

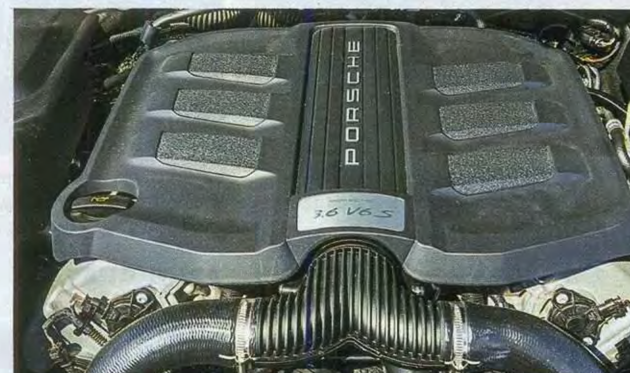
Естественно, гибридная версия меня интересовала в первую очередь. И не столько из-за наличия системы «Кар Коннект», сколько потому, что здесь – новая силовая установка с возможностью подзарядки батареи от розетки (у конкурентов пока нет плаг-ин-гибридов). Мощность возросла (до 416 л.с.), расход топлива сократился (3,4 л/100 км вместо прежних 8,2),



Данные производителя

Модель	Porsche Cayenne			
	Diesel	S Diesel	S	Turbo
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Размеры: длина/ширина/высота/база, мм	4855/1939/1705/2895			
Объем багажника, л	618–1728			
Снаряженная масса, кг	2110	2215	2085	2185
Время разгона 0–100 км/ч*, с	7,3 (7,2)	5,4 (5,3)	5,5 (5,4)	4,5 (4,4)
Максимальная скорость, км/ч	221	252	259	279
Топливо/запас топлива, л	ДТ/85		A98/85	
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	6,6	8,0	9,5	11,2
ДВИГАТЕЛЬ				
Расположение	спереди продольно			
Конфигурация/число клапанов	V6/24	V8/32	V6/24	V8/32
Рабочий объем, см^3	2967	4134	3604	4806
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	193/262 4000	283/385 3750	309/420 6000	382/520 6000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	580 1750–2500	850 2000–2750	550 1350–4500	750 2250–4000
ТРАНСМИССИЯ				
Тип	полноприводная			
Коробка передач	A8			
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/ многорычажная			
Рулевое управление	реечное, с усилителем			
Тормоза	дисковые, вентилируемые			
Размер шин	255/55R18			265/50R19

**В скобках – с пакетом Sport Chrono.*



Битурбо-«шестерка», сменившая атмосферный V8, компактнее, легче, мощнее – и ощутимо экономичнее.



Карбоново-керамические тормоза – штука эффективная и недешевая. Почти полмиллиона! Если быть точным, 408 083 рубля.

а динамика улучшилась. Красота! Однако в стройной шеренге тестовых «кайенов» не оказалось гибридов. В ближайшее время для знакомства с ними будет организовано отдельное мероприятие – значит, наверстаем упущенное.

А пока – к более привычной технике. Под капотом «Кайена S» тоже случилась мини-революция. Последний остававшийся в гамме бензиновый V8 низвергнут. Место атмосферника объемом 4,8 л заняла 3,6-литровая битурбо-«шестерка». Ее мощность 420 л.с. (+ 20 сил), крутящий момент 550 Н·м (+ 50 ньютон-метров). На пик тяги двигатель выходит уже при

Интерьер остался прежним. Из нового – только руль, позаимствованный у суперкара «Порше-918».



Система «старт-стоп» отключится автоматически, если перевести машину в режим «спорт» или «спорт плюс».



Задний диван перепрофилировали, заменили набивку более мягкой – и сидеть стало еще уютнее.



Блок управления бортовыми функциями для пассажиров второго ряда: на нем появились кнопки вентиляции задних сидений.

1350 об/мин и остается на нем вплоть до 4500 оборотов – невероятно широкий диапазон!

В общем, за руль «эски» я садился в ожидании чуда. Мотор действительно порадовал: напористый разгон (5,5 секунды до 100 км/ч) не прекращается даже после 150 км/ч. Однако ускорение слишком линейное, без драматизма – не хватает перчинки!

Над экономичностью немцы корпели особенно долго. И во многом ради нее поставили «Кайену» активные воздушные заслонки перед радиатором: они открываются и закрываются автоматически, в зависимости от потребности в охлаждении двигателя. В закрытом положении заслонки снижают сопротивление воздуха.

Экономичности способствует также перевод восьмиступенчатого автомата «Айсин» в «нейтраль» при сбросе газа (для движения накатом), а также доработанная система «старт-стоп плюс», которую научили глушить двигатель еще до того, как машина остановится. И ведь помогает! Конечно, в заявленные 9,5 л/100 км я не уложился, но и за пределы 14 л не вышел. Отменный результат для более чем двухтонного 420-сильного автомобиля.

Управляемость «Кайена» всегда была образцовой. По умению держать скорость в поворотах его сравниваешь скорее со спорткупе, нежели с кроссоверами. Однако разработчики решили не останавливаться на достигнутом и занялись усовершенствованием шасси: оптимизировали точки крепления подвески, применили новые составные опоры крепления рычагов, установили более эффективные шины «Мишлен-Латитюд Спорт 3». Результат есть: не потеряв в комфорте, машина поехала еще точнее.

АРИЯ ДИЗЕЛЯ

Теперь – флагманская модификация «Турбо». Внешне она выделяется более крупными воздухозаборниками, сквозь колесные диски просматриваются эффективные (и дорогие!) карбоново-керамические тормоза. Фары тоже непростые: на топ-версии они светодиодные, с системой динамического освещения. Но главное – усовершенствованный двигатель, мощность которого выросла с 500 до 520 л.с. Предельный крутящий момент подскочил с 700 до 750 Н·м. Суперкаровские показатели!

Динамика соответствующая: 4,4 секунды разгона до сотни – это вам не баран чихнул. В момент старта подголовник стукнул по затылку с такой силой, что у меня зубы лязгнули. Причем для максимально быстрого разгона необходимо использовать новую

Вне асфальта «Кайен» чувствует себя весьма уверенно. Это отнюдь не паркетный вседорожник.

Еще богаче, еще комфортнее, еще экономичнее

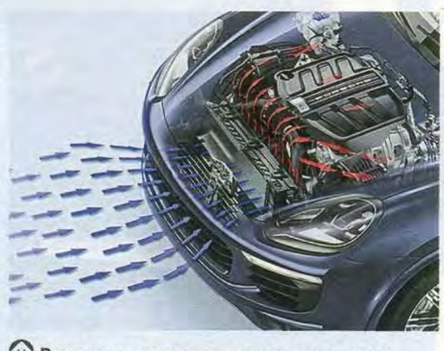
Прощай, эпоха атмосферных моторов!

систему «перформанс старт». Включается она автоматически – нужно лишь одновременно нажать на педали тормоза и акселератора. Машина доведет обороты двигателя до оптимального значения (примерно 3000 об/мин) и подготовит автомат к спурту. Но злоупотреблять этой функцией не стоит: уже через пару «веселых стартов» на панели приборов зажглась надпись, информирующая о перегреве. Побаловавшись разгоном, я покатил дальше по маршруту, сдерживая жгучее желание лететь на все деньги.

За руль версии «S Дизель» я пересаживался не без сожаления: дизель-то не изменился, под капотом «всего» 385 л.с. Однако быстро понял: этот «Кайен» мне нравится больше всего. Предельные 850 Н·м – чумовая тяга. Автомобиль набирает ход без малейших заминок, которые нет-нет да и ощущались даже в версии «Турбо». Вот она, драматичность, вот он, поток эндорфинов. Эйс, подача навылет!

Таким и должен быть настоящий «Порше». А как хищно рычит восьмицилиндровый турбодизель – железный марш! Он пленяет не хуже пения сирен. А если вспомнить про расход топлива (при довольно активном стиле вождения он составил 9,7 л/100 км), то сложно найти в кайеновском модельном ряду альтернативу дизельной модификации.

Разве что… «S E-Гибрид» понравится больше? ЗР



Важным новшеством стало появление активных воздушных заслонок, располагающихся позади центрального воздухозаборника.



Наконец-то в «Порше» смогли предложить покупателям доводчик дверей! У других люксовых кроссоверов «присоски» давно были в списке опций.



В обычном состоянии дорожный просвет равен 215 мм. Для облегчения погрузки заднюю часть кузова можно опустить на 56 мм. Ну а во внедорожном режиме клиренс увеличивается на 58 мм по отношению к стандартному положению.

СМЕЛЫЙ ВЕТЕР



На новой модели шипованных шин Ice Challenger AW 05 до подиума докатился **Вадим Крючков**.

Комплекс ледовых трасс в финской Лапландии, раллийные БМВ-325 с дугами безопасности, тест зимних покрышек. Каких? Об именитых европейских брендах вы сегодня не услышите. Опробовать предстояло китайские шины «Айс Челленджер AW 05», которые выпускает компания «Эолус тайр» (Aeolus Tyre Co.). Не знакомы с такими? Неудивительно. Ведь эта крупная китайская шинная компания вышла на российский рынок недавно. А известна она преимущественно своими грузовыми моделями, причем не только у нас, но и по всему миру. Не верите? Присмотритесь к фурам на наших дорогах. Очень часто седельные тягачи буксируют полуприцепы немецкой фирмы «Шмитц Каргобулл» (Schmitz Cargobull). Так вот, «Эолус» поставляет для них шины первой комплектации – на сборочный конвейер.

Успехи на грузовом поприще – это хорошо. Но надо быть очень уверенным в качестве своей продукции, чтобы презентовать дебютные легковые «шиповки» на заднеприводных спортивных автомобилях.

Рассказывать о применяемых полимерах, количестве продольных канавок, глубине протектора, форме шашек, количестве ламелей и схеме расстановки шипов большого смысла нет. Потребителю в конечном счете интересно знать, как едут эти шины. И все же, прежде чем сесть за руль тестовой машины, я взглянул на «обувку». Направленный рисунок, острое плечо (переход от протектора к боковине), и, как несложно догадаться по ряду признаков, ошипована шина не на заводе, а дилером. Рисунок протектора не повторяет точь-в-точь популярные у нас модели, но сделан в типичном скандинавско-немецком стиле.

Выполняю комплекс предложенных упражнений. Жаль, что нет других шин для сравнения! Жаль – потому что эти китайские «шиповки» понравились и очень хотелось оценить их на фоне конкурентов.

Шины «Айс Челленджер» позволяют мощным БМВ уверенно разгоняться, вполне сносно тормозить, прилично отрабатывать переставку, проходить змейку и держаться на дуге постоянного радиуса. Отключив систему стабилизации, позволяю себе проезд в глубоком заносе. Хорошо!

«АЙС ЧЕЛЛЕНДЖЕР AW 05»



Рисунок скандинавского типа, острое плечо, четыре продольные канавки для отвода воды из пятна контакта.

Если мне что-то и мешает контролировать машину, то явно не шины.

Когда покрышки не привлекают к себе особого внимания, это уже комплимент. Значит, нет явных провалов. А ведь под колесами лед и плотно утрамбованный снег. Здесь велик вклад шипов. Нахожу чуть более рыхлый участок, где в большей степени должен проявить себя протектор, но и тут шины «Эолуса» справляются без нареканий. Откатал основную часть программы и снова осмотрел протектор покрышек, причем на всех тестовых автомобилях. Потерь шипов не обнаружил – и это еще один плюс.

Под занавес были предложены заезды по извилистой ледовой трассе, причем на время. И я, весьма неожиданно для самого себя, показал лучший результат. Признаться, на первое место китайские шины меня еще никогда не вывозили – теперь есть и такой опыт!

Конечно, хотелось бы еще поездить по мокрому и сухому асфальту, по снежно-соляной каше, оценить шумность и замерить тормозной путь на разных покрытиях. Надеюсь, сделать это и сравнить «Айс Челленджер» с конкурентами получится в ходе полноценного сравнительного теста – уже в родных пенатах.

Эолус, или Эол, – повелитель ветров в греческой мифологии. Название у китайской фирмы звучное и амбициозное. Чересчур смело? Но если на рынке появятся качественные (и не слишком дорогие!) шины, громкое имя вполне себя оправдает. По-моему, все предпосылки к этому есть. ЗР



Ford
Go Further
РЕКЛАМА
ПОБЕЖДАЙТЕ
с Ford EcoSport
Перед Вами открыты
любые дороги
12
лет гарантии
от сквозной
коррозии
40
тысяч голосовых команд
на 16-ти языках понимает
система управления SYNC
EcoSport
120
секунд требуется
для оттаивания
ветрового стекла
140
Пошадиных сил
с интеллектуальным
полным приводом
699 000 руб.
стоимость комплектации Trend
550
миллиметров
глубина преодолеваемого
брода
ecosport.ford.ru

КОТЕНОК С ХАРАКТЕРОМ

Самый доступный «Ягуар» | **Производство** Солихалл (Великобритания) | **В России** с весны 2015 года | **От** 37 000 евро в Европе | **Автор** Кирилл Милешкин

Вместо платформы массового «Форда-Мондео» и, соответственно, переднего привода у породистого британского «хищника» теперь собственная «тележка» и классическая компоновка. XE – первая модель группы «Ягуар Ленд-Ровер» с модульной алюминиевой архитектурой iQ[Al]. Более того, машина первой в классе использует крылатый металл в таком количестве – словно это спорткар или дорогой седан.



Новый XE снижает стоимость входного билета в мир «Ягуара». Он просто обязан стать самым продаваемым в линейке и потенциально может удвоить ежегодный тираж машин с хищником на эмблеме. Британцы, обжегшись на «X-Типе» в первой декаде 2000-х, готовили преемника с особой тщательностью. Опробовать в деле результат их трудов пока не удалось. Но даже знакомство в статике оставило сильное впечатление. На данный момент «Ягуар-XE» – самый технологичный представитель марки. И, судя по вводным, он способен дать серьезный бой немецкой «большой тройке». Мне автомобиль показался весьма достойным. И красивым – как и все «ягуары».

В арсенале модели полный перечень опций для успешной конкуренции: стереокамера, работающая в смычке с бесчетными системами активной безопасности, цветной проекционный дисплей, электропривод багажника, панорамная крыша, широкий выбор вариантов отделки.

Работая над моделью XE, разработчики впервые в истории «Ягуара» полностью просчитали аэродинамику на компьютере. Получилось не хуже, чем при реальных тестах. Коэффициент аэродинамического сопротивления равен 0,26. На его снижение работает в том числе плоское по всей длине днище автомобиля. Отдельно проработаны воздушные потоки в колесных арках (для уменьшения завихрений) и в районе боковых зеркал заднего вида (для лучшего обзора в дождь).

«Ягуар-XE» на фоне ключевых конкурентов

Модель	«Ягуар-XE»	«Ауди-А4»	БМВ 3-й серии	«Мерседес-Бенц С-Класс»
Габариты: длина×ширина×высота, мм	4672×1850×1416	4701×1826×1427	4624×1811×1429	4686×1810×1442
Колесная база, мм	2835	2808	2810	2840
Тип двигателя; рабочий объем, л	дизельный, Р4; 2,0	дизельный, Р4; 2,0	дизельный, Р4; 2,0	дизельный, Р4; 2,1
Мощность, л.с.	163	177	184	170
Крутящий момент, Н·м	380	380	380	400
Цена базовой комплектации с указанным двигателем и механической коробкой передач в Германии, евро	37 000	35 050	36 200	38 675



На российский рынок выведут, разумеется, только комплектации с восьмиступенчатым автоматом.

Двери и крышка багажника изготовлены из стали. Более тяжелый по сравнению с алюминием материал применен для обеспечения нужной развесовки по осям – 50:50. Создатели машины не скрывают, что чуть ли не главным приоритетом было достижение отточенных ездовых качеств. Очевидно, главным конкурентом можно считать «трешку» БМВ. Хотя и в части комфорта британцы обещают очень неплохие показатели.

Для экономных европейцев приготовлено их любимое блюдо – шестискоростная механическая коробка. Это первый с 2009 года «Ягуар» с педалью сцепления.

Главный вопрос с оглядкой на немецких конкурентов: будет ли полный привод? С положительным ответом ягуаровцы не спешат, но и однозначного отрицания я не услышал. Пока в качестве компенсации предлагают собственную разработку – систему адаптации к дорожному покрытию (ASPC). В диапазоне скоростей от 3,6 до 30 км/ч электроника контролирует тормоза, двигатель и коробку передач. По заверениям инженеров, ее работа практически полностью исключает заносы при трогание на скользком покрытии. За этой функцией явно прослеживается многолетний опыт коллег из «Ленд-Ровера».

Объем грузового отсека – 455 л. Неплохо, но при погрузке создает проблемы недостаток миллиметров в проеме по вертикали. Детское кресло или большую коробку придется буквально втискивать внутрь. Спинка сиденья складывается в соотношении 40:20:40. Наверняка появится и универсал. Под фальшполом обнаружилось подобие ниши под запаску. Полноразмерное колесо в этот рудимент точно не влезет, поместится ли докатка – вопрос. На показанном экземпляре я обнаружил там аккумулятор, и он явно не собирается менять прописку.

Новое семейство 2-литровых наддувных моторов, бензиновых и дизельных, под именем «Инджиниум» уже широко разрекламировано. К сожалению, при первом знакомстве британцы не стали раскрывать все карты и рассказали лишь об одном двигателе. Алюминиевый агрегат на тяжелом топливе развивает 163 л.с. и 380 Н·м. Скоро ему составит компанию более мощные версии, в том числе с двумя турбинами. Однако гораздо важнее, что моторы созданы по самым свежим законам жанра: они модульные. Значит, через несколько лет мы увидим многоцилиндровые модификации или, если «Ягуар» поддастся влиянию даунсайзинга в еще большей степени, даже силовые установки о трех «горшках».

Огромная работа проведена и в области снижения вредных выбросов. Неплохой результат дало одно только сокращение потерь на внутреннее трение на 17%. Свою лепту вносят масляный и водяной насосы, работающие не постоянно, а только при необходимости. Плюс ставшие привычными система «старт-стоп» и раздельное охлаждение головки и блока цилиндров. В итоге выбросы CO_2 уложились в красивые 99 г/км. XE с таким двигателем стал самым экологичным и экономичным автомобилем в истории марки. Вдобавок «Ягуару» с 2-литровым дизелем нужно показываться на сервисе всего раз в два года или каждые 33 000 км, что тоже сэкономит владельцу определенную сумму. (Потенциальные покупатели из России предыдущую фразу могут не читать.)

Второй из анонсированных двигателей – уже знакомая по другим «ягуарам» компрессорная «шестерка» объемом 3,0 л. С нее снимают 340 «лошадей» и 450 Н·м, которые разгоняют версию XE S до сотни за 5,1 с. Не исключено, что будут и более мощные модификации. Производитель уже припас для них обозначения R и R-S – теперь дело за мотористами.



Как неоднократно упоминали в ходе презентации, седан сочетает точность реакций спортивной версии с плавностью хода представительской модели. Подвеска практически полностью состоит из алюминиевых элементов. Исключения – стальные передний и задний подрамники. Спереди – конструкция с двойными поперечными рычагами (верхнее фото). Сзади трудится интегральная многорычажная подвеска с разнесенными пружинами и амортизаторами. Последние на XE могут быть обычные или – по заказу – электронно-управляемые, фирмы «Бильштайн». Водителю дана возможность вместе с характеристиками демпфирующих элементов менять реакцию двигателя, коробки передач и рулевого управления (на новинке оно с электроусилителем). Ощущения от вращения баранки наверняка будут нерядовыми. Наряду с уже давно знакомым переменным усилием конструкторы наделили руль несколькими приятными особенностями – мягким ограничителем предельного поворота и функцией компенсации поперечного уклона дороги.



«Ягуар-XE» объявили первым в мире автомобилем, в котором использован алюминиевый сплав RC 5754. Он разработан американской компанией «Новелис» специально по заказу британцев. От стандартного состава 5754 с высоким содержанием магния его отличает широкое использование вторично переработанных материалов. Не спешите брезгливо морщиться. Это общая тенденция для всех автомобильных (и не только) концернов. Эпитет «премиальный» никоим образом не ограждает покупателя от контакта с панелями, которые в прошлой жизни были пивными банками.

Собирают кузова с помощью специального клея и заклепок. Жесткость на кручение у компактного седана оказалась выше, чем у старшей модели XF.

Другой используемый в кузове модели сплав, 6000-й серии, позволил уменьшить толщину панелей с 1,5 до 1,1 мм без потери прочности.

Атмосфера на передних креслах располагает к динамичной езде. Они так и манят водителя и пассажира в свои объятья. К качеству материалов не придраться – настоящий «Ягуар». Центральная консоль незатейлива, зато привлекают внимание оригинальные панели дверей. На водительской аж два пульта. Руль с приливами в зоне правильного хвата удобен. А вот можно ли сказать то же самое о россыпи клавиш на спицах, покажет ездовая презентация.

Один из ключевых компонентов XE – абсолютно новый мультимедийный комплекс «Инконтрол». Графика, наполнение, интерфейс и качество работы вышли на новый уровень. За управление отвечает 8-дюймовый сенсорный дисплей с клавишами быстрого доступа по краям. Некоторые функции можно задействовать голосом или вовсе дистанционно. Как и положено системе последнего поколения, она дружит со смартфонами и может перетаскивать их содержимое и меню на свой экран. Доступен и будет развиваться магазин приложений.



Путь к заднему дивану затрудняют два препятствия: широкий порог и покатая крыша. Усаживаясь, я не задел ступнями элементы оформления, но, как показал опыт коллег, мне просто повезло. Зато после преодоления всех преград можно устроиться весьма недурно. Запас пространства, пусть небольшой, есть и над головой, и в коленях. Так что можно выбрать позу – сползти вниз или усесться, как первоклассник за партой. Дефлекторы климатической системы, обогрев сидений, большой подлокотник и целых две розетки. А вот подстаканников нет. Как я понимаю, в автомобильном мире окончательно сменились приоритеты. Теперь важно обеспечить обитателей салона не стаканом, а беспроводным Интернетом. В «Ягуаре» удастся подключить до восьми устройств – по два гаджета на человека. Пятый пассажир в машине лишний: и центральный туннель мешает, и в Сеть придется выходить за свой счет.



ИЗВОЛЬТЕ **ВТИСНУТЬСЯ**

Компактный бортовой грузовик DFSK V21 | **Производство** Китай | **В России** с апреля 2014 года | **От** 480 000 рублей | **Автор** Александр Крючков | **Фото** Александр Батыру

Как, говорите, ваша машина называется?

Немногие китайские автомобили могут похвастаться запоминающимся названием, и DFSK V21 не из их числа. Впрочем, от коммерческого транспорта никто и не ждет оригинальности, здесь главное – возможность увезти побольше. Городской развозной грузовичок должен предлагать максимум грузоподъемности при минимальных размерах. И китайский DFSK в этом преуспел: при длине меньше пяти метров и собственной массе чуть больше тонны он имеет довольно вместительный кузов и способен увезти до 890 кг груза.

Обратная сторона медали – очень тесная кабина. Водителю, чей рост выше среднего, ноги придется упирать между дверью, панелью приборов и рычагом коробки передач. А если компанию составит пассажир, то некуда будет положить личные вещи: для емкостей и ящичков места нет.

Интерьер ожидаемо примитивен: простейшие материалы, ручные стеклоподъемники, минимум кнопок, невзрачная магнитола, которая, однако, дружит с SD-картами и USB-подключениями. При этом в тестовой машине не работали фронтальные воздуховоды, что в отсутствие опционного кондиционера заставило в жаркую погоду обливаться потом.

На ходу грузовичок несколько реабилитируется. При пустом кузове динамики хватает с запасом, чтобы держаться в легковом потоке, заявленная максимальная скорость 120 км/ч достигается без особых усилий. А ведь от спрятанного под сиденьем 1,3-литрового 78-сильного бензинового мотора бодрости не ждешь! При этом DFSK неплохо управляется и тормозит. Правда, стоящие на машине усилитель руля и антиблокировочная система тоже значатся в списке опций.

Под нагрузкой прыти, конечно, меньше, но для преодоления крутых подъемов тяги хватает. Пожаловаться можно разве что на сильный шум в кабине и слишком чувствительную педаль газа, усилие на которой сложно дозировать согнутой в неудобном положении ногой.

Базовая версия DFSK V21 продается за 480 000 рублей. Грузовичок с двухрядной кабиной (версия V22) и цельнометаллический фургон (V25) чуть дороже. С одной стороны, при такой цене легко простишь «китайцу» многие недостатки. С другой – примерно за ту же сумму доступен «Хёндэ-Портер», а если цена и компактность не слишком критичны, можно рассматривать семейство «Газели».

С ходу отказаться от проверенных вариантов в пользу новичка готовы немногие. В компании «Ирито», импортирующей продукцию DFSK, это понимают и завлекают клиентов сезонными скидками. Первые клиенты пока не жалуются. Говорят, что грузовичок может окупиться уже через полтора-два года эксплуатации. ЗР





Оборудования в кабине – кот наплакал, но то, что есть, особых нареканий не вызывает.

Чтобы получить доступ к мотору со стороны водителя, нужно поймать определенное положение продольной регулировки сиденья, иначе при попытке откинуть подушку она упрется или в руль, или в заднюю стенку кабины.





DFSK V21

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Длина×ширина×высота, мм	4625×1635×1890
Колесная база, мм	2820
Колея: спереди и сзади, мм	1410
Снаряженная масса, кг	1069–1113
Полная масса, кг	1915
Максимальная скорость, км/ч	120
Топливо/запас топлива, л	92/40
Расход топлива: смешанный цикл, л/100 км	7,6

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, Р4, 16 клапанов, 1,3 л; 57 кВт/78 л.с. при 5000 об/мин, 103 Н·м при 2800 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: заднеприводная; М5

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – «Мак-Ферсон»/на рессорах; рулевое управление – реечное (гидроусилитель – опция); тормоза – дисковые/барабанные; шины – 175/70R14LT



12,4 млрд долларов потратил немецкий концерн ZF на покупку американского конкурента TRW. Слияние позволит партнерам выйти на второе место в мире по обороту среди производителей автокомпонентов. Лидер отрасли – фирма «Бош».



44 ч потребовалось фирме «Локал моторс» (США), чтобы напечатать на 3D-принтере автомобиль. Таким способом изготовлены шасси, кузов, сиденья и приборная панель. Машина, названная «Страти», позаимствовала техническую начинку у электрического «Рено-Твизи».

НЕ СНИМАТЬ!

Автоинспекторов лишили права снимать номерные знаки с целью запрета дальнейшей эксплуатации машины. Законотворцы справедливо рассудили, что решение МВД годичной давности, разрешающее изготавливать дубликаты «жестянок» в частных фирмах без согласования с ГИБДД, лишило такое наказание смысла. Видимо, теперь следует ожидать резкого повышения штрафов за езду с тонировкой, просроченным полисом ОСАГО, незаконными спецсигналами и некоторые другие дорожные прегрешения. Ведь фактически сотрудников ГАИ лишили эффективной меры воздействия на нарушителей.

Одновременно утверждено еще несколько поправок. При проверке на состояние опьянения больше не нужны понятые, если процесс снимается на видеокамеру. Введен штраф в размере 300 тысяч рублей для операторов гостехосмотра, уличенных в выдаче фиктивных диагностических карт. Отменен административный арест для неплательщиков штрафов, выписанных стационарными комплексами фиксации нарушений. Кроме того, делать номера нечитаемыми отныне нельзя не только с помощью «материалов», но и «устройств». К последним отнесли, в частности, рамки со шторками на электроприводе.



СЧИТАЙТЕ ВАШИ ДЕНЕЖКИ

■ В период с января по август 2014 года лидером российского рынка по объему выручки стала «Тойота». За ее машины покупатели выложили 158,7 млрд рублей. Всего же за восемь месяцев на новые автомобили россияне потратили 1,5 трлн рублей! Около 64% этой суммы осело на счетах десяти производителей-лидеров. Примечательно, что уменьшение числа проданных машин не сказалось на общей выручке: она осталась на уровне благополучного 2013 года. Секрет – в неоднократном повышении цен на машины всех брендов.

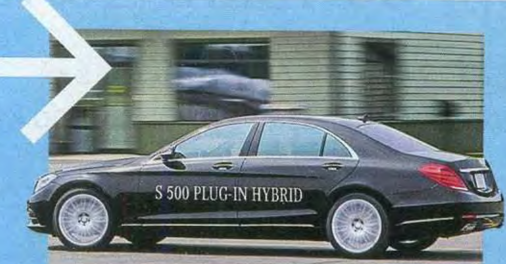
Место	Марка	Выручка с января по август 2014 года, млрд руб.	Изменение к аналогичному периоду прошлого года, %		
			Продажи	Цена	Выручка
1	«Тойота»	158,7	1,0	12,9	14,0
2	«Мерседес-Бенц»	117,2	15,5	10,4	27,6
3	«Лада»	98,9	– 19,0	11,6	– 9,6
4	«Ниссан»	98,4	17,9	11,7	31,7
5	«Киа»	98,3	– 4,7	11,8	6,6
6	«Хёндэ»	93,9	0,6	10,0	9,4
7	«Фольксваген»	84,3	– 17,6	11,8	– 7,9
8	«Рено»	69,8	– 10,5	11,7	0,0
9	БМВ	61,7	– 5,3	10,6	4,8
10	«Мицубиси»	60,4	– 7,3	17,7	9,1



ПАРКОВЫЙ КОМПЛЕКС

■ Аналитическое агентство «Автостат» посчитало транспортные средства, зарегистрированные в России, – на середину текущего года их набралось более 48 млн. Самая многочисленная часть – легковушки: 40,2 млн. Легких коммерческих машин в стране 3,87 млн, грузовиков – 3,75 млн. Дополняют картину 393 тысяч автобусов. За год численность парка выросла на 5%. На тысячу жителей приходится 340 машин, а если брать в расчет только легковые, то 283 машины. Средний возраст ездящей по российским дорогам легковушки составляет 12 лет, автобуса – 15 лет, грузовика – 19 лет.

10 подзаряжаемых гибридов обещает запустить «Мерседес-Бенц» в серийное производство к 2017 году. В первую очередь они появятся в семействах C-, E- и S-классов, а также у кроссоверов и вседорожников.



2015 год ознаменуется рождением новой автомобильной марки – DS. Формально премиальное подразделение «Ситроена» является самостоятельным уже сейчас, а со следующего года «дээсы» лишатся любых привязок к материнской марке.

ИДЕИ ДЛЯ ЛУЧШЕЙ ЖИЗНИ

1

Страховщики предложили новую систему коэффициентов «возраст/стаж» при расчете стоимости **ОСАГО**: вместо четырех нынешних градаций – целых двадцать три! По мнению авторов новой таблицы, это сделает страхование более справедливым по отношению к опытным водителям и приблизит российскую практику к мировой.

Нынешняя система расчетов

Стаж, лет	Возраст, лет	
	менее 22	более 22
Менее 3	1,80	1,70
Более 3	1,60	1,00

Предлагаемая система расчетов

Стаж, лет	Возраст, лет			
	менее 25	25–32	32–45	старше 45
Менее 1	2,52	2,19	2,04	1,82
1–2	2,30	1,98	1,81	1,66
2–4	2,01	1,92	1,53	1,35
4–7	1,81	1,61	1,30	1,08
7–11	1,65	1,38	1,17	0,90
Более 11	–	1,18	1,00	0,77

Комментарий ЗР. *В целом правильная идея. Хотя внимательное изучение таблицы показывает, что коэффициент 1 теперь в принципе невозможно получить лицам моложе 32 лет, тогда как сейчас он возможен уже в 22 полных года. Цена страховки вырастет для значительной части автомобилистов.*

2

Для Москвы следующим этапом после платных парковок будет, по всей видимости, **платный въезд в центр – по примеру Лондона** и некоторых других городов. Идею, подкинутую властям одним из зарубежных экспертов, пока всесторонне анализируют. Если она будет реализована, ограничителями платных зон станут, скорее всего, кольцевые магистрали столицы. Стоимость разрешения, временные и территориальные ограничения, методы контроля – все эти вопросы еще только предстоит проработать.

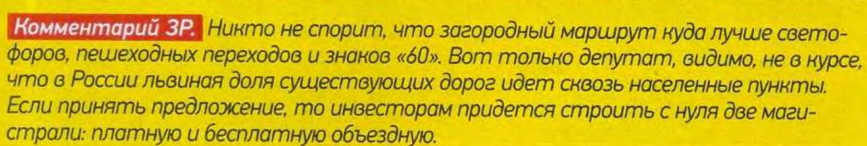


Комментарий ЗР. *Очередной побор с автомобилистов, конечно, не может радовать. Как во властных кругах умеют «всесторонне изучить» проблему и реализовать ее решение «в интересах» жителей, мы видим на примере работы системы платных парковок. С другой стороны, наполняемость муниципальных стоянок в центре намекает на то, что лишние деньги у столичных автомобилистов еще водятся.*

3

Депутат Госдумы **Евдокия Бычкова** предложила **запретить объезд платных магистралей** в том случае, если альтернативный маршрут проходит через населенные пункты. Сейчас российское законодательство не содержит оговорок насчет расположения объезда и требует лишь его наличия. Парламентарий же настаивает, что прокладывать объезды следует в обход городов и поселков. Аргументы – трафик и аварийность там возрастают, а экологическая обстановка ухудшается.

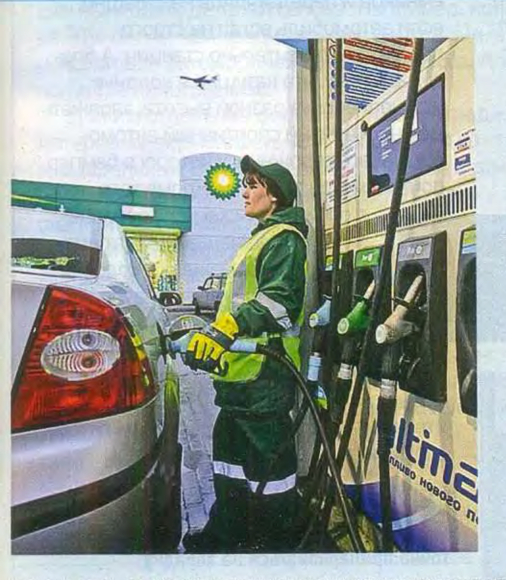




Комментарий ЗР. *Никто не спорит, что загородный маршрут куда лучше светофоров, пешеходных переходов и знаков «60». Вот только депутат, видимо, не в курсе, что в России львиная доля существующих дорог идет сквозь населенные пункты. Если принять предложение, то инвесторам придется строить с нуля две магистрали: платную и бесплатную объездную.*

35 человек и несколько месяцев работы потребовалось для превращения электрического «Ниссана-Лиф» в пикап. Машину создали в американском техническом центре компании и там же используют для перевозки грузов по территории полигона.





УЛУЧШЕННЫЙ ULTIMATE

■ На заправочных станциях «Би-Пи» появился бензин Ultimate нового поколения. По заявлению разработчиков, топливо BP Ultimate 98 и 95 удаляет до 95% вредных отложений – этот показатель на порядок лучше, чем у обыкновенного бензина. Присадки хорошо вымывают низкотемпературные отложения на впускных клапанах и в каналах, которые со временем накапливаются в двигателе и приводят к потере мощности, росту токсичности и ухудшению топливной экономичности. Таким образом, новый Ultimate улучшит показатели уже походивших моторов и обеспечит эффективную работу новых агрегатов.

ЗАРАЗИТЕЛЬНЫЙ ПРИМЕР

Московские методы наведения порядка с парковками стремительно перенимают регионы. В Санкт-Петербурге уже установили несколько паркоматов и запустили их в тестовом режиме, чтобы водители могли привыкнуть к нововведению.

В первом квартале 2015 года за стоянку придется платить на 27 улицах, ограниченных Литейным, Лиговским и Невским проспектами, а также Кирочной улицей. Ключевое отличие от столицы – возможность расплачиваться через паркомат наличными деньгами.

А Подмосковье расширяет зону работы парконов – мобильных комплексов фиксации неправильно стоящих машин. В конце текущего и начале следующего года патрули появятся на улицах 26 городов. В их числе Чехов, Ногинск, Раменское, Щелково и даже отдаленные Дмитров и Коломна. Общая протяженность маршрутов составит 324 км.



Материалы рубрики подготовил Максим Сачков

БЕСКОНТАКТНЫЙ СПАРРИНГ

За электромобилями и подзаряжаемыми гибридами будущее – это не вызывает сомнений. Ведущие автомобильные концерны вместе с партнерами – энергетическими компаниями, производителями электронных компонентов, научно-исследовательскими организациями – совершенствуют не только техническую начинку моделей, но и инфраструктуру. Один из следующих эволюционных шагов – внедрение бесконтактной зарядки, которая удобнее и безопаснее, чем заправка батареи по проводу.

Основные компоненты системы – две катушки. Одну (приемник) устанавливают на днище автомобиля, другую (передатчик) замуровывают в асфальт или пол гаража. Водитель паркует автомобиль над токопередающим контуром и включает зарядку (система автоматически отключится, если между катушками окажется животное или посторонний предмет). Потери составляют не более 10–15%. Действующие бесконтактные установки уже демонстрировал «Ниссан»; «Даймлер» и БМВ активно сотрудничают в этом направлении; «Вольво» с партнерами участвуют в аналогичном проекте, финансируемом фламандским правительством.

Немецкие ученые из Института интегральных схем (Фраунгоферовское общество содействия прикладным исследованиям) пошли еще дальше – они предлагают фронтальную зарядку. Несколько приемных катушек закреплены на передней части автомобиля, за номерным знаком, а передающие встроены в вертикальную подвижную колонку. При таком расположении приемников и передатчиков не страшно, если автомобиль встал не строго по центру относительно станции. А благодаря тому, что катушки в колонке установлены на разной высоте, заряжать можно и низкий спортивный автомобиль, и вседорожник, у которого бампер почти в метре от земли. Кроме того, в отличие от схемы с горизонтальным размещением катушек, машина подъезжает к колонке вплотную, то есть нет зазора, через который утекает часть передаваемой энергии. Поэтому диаметр катушки можно существенно уменьшить – с 800 до 100 мм. Очевидно, что эффективность процесса повысится, а стоимость зарядки снизится.



«Медленно двигайтесь вперед и следите за указателями». Навигация БМВ поможет точно припарковаться на зарядку.



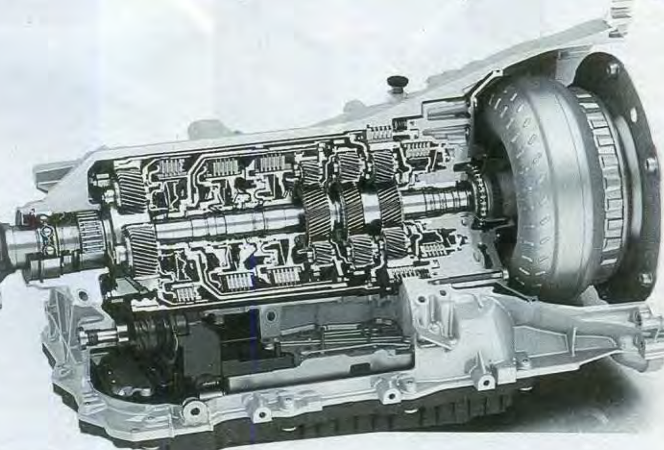
Чтобы сберечь нежный современный бампер от частых контактов с зарядной колонкой, ее сделали подвижной. При контакте колонка сделает шаг назад или вовсе сложится, не оставив следа на лакокрасочном покрытии.

ВВЕРХ ПО СТУПЕНЯМ

Фирма ZF запустила в серию второе поколение восьмиступенчатых гидромеханических коробок передач. Дебютирует агрегат на модели БМВ-520d. Модульный принцип построения позволяет использовать автомат 8HP с бензиновыми и дизельными двигателями, развивающими максимальный крутящий момент от 300 до 1000 Н·м. Коробка может работать с полноприводными трансмиссиями разных типов (с дифференциалом «Торсен», с электронным многодисковым сцеплением), в нее можно встроить стартер-генератор или электромотор.

По сравнению с первым поколением здесь расширен диапазон передаточных отношений – с 7,0 до 7,8, благодаря чему частота вращения коленвала снижена на каждой передаче в среднем на 50 об/мин. Это помогает уменьшить расход топлива почти на 1%. Пакет фрикционов, подтормаживающих шестерни, снабдили дополнительными пружинами, которые позволяют ведущим и ведомым дискам быстрее расцепляться, – значит, снижаются потери мощности.

Для управления модернизированными фрикционами требуется меньшее рабочее давление жидкости – насос нагнетает 3,5 вместо 5,0 бар, то есть расходует меньше энергии. Переработанный гидротрансформатор теперь блокируется на более низких оборотах, – опять-таки, меньше драгоценных граммов топлива «увязает» в масле. До 160 км/ч при движении накатом электроника размыкает связь между мотором и колесами, чтобы увеличить выбег, а система «старт-стоп» теперь срабатывает мгновенно, а не через полторы секунды после остановки.

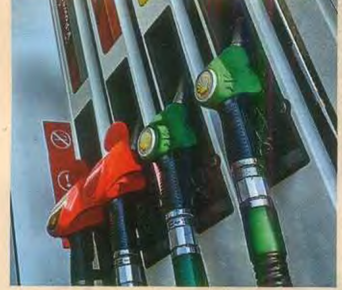


КОНСОЛЬ СО СКЕЛЕТОМ

Крупный поставщик элементов интерьера «Дрэкслмайер» (Draxlmaier) разработал новую конструкцию центральной консоли (проект назвали «Консоль Х2»). Она наглядно демонстрирует возможности оптимизации нынешних деталей салона. Например, новинка на 30% легче, чем традиционные центральные консоли для автомобилей среднего класса. А это около полутора килограммов.

Для изготовления фирма использует традиционные материалы: термопласты или пластмассы со стекловолокном и натуральным наполнителем. Изюминка в том, что разработчики совместили два типа конструкции. В первом случае определенную форму и жесткость детали задает довольно толстая оболочка, в другом – прочный каркас с мягкой обшивкой. Гибрид же состоит из тонкой оболочки с интегрированным пластиковым скелетом. Компьютерное моделирование позволило рассчитать оптимальные расположение, толщину и направление ребер жесткости. Иными словами, усилители есть лишь там, где они необходимы. Инженеры сэкономили не только на массе материала, но и на номенклатуре деталей. Например, упразднен замок подлокотника, а консоль собрана без единого самореза.

ТЕСТЫ







Дополненная реальность: 118, 151, 166, 177

КЛАССИКИ И СОВРЕ



Удивляемся содержанию среднеразмерных седанов | **Соперники** Infiniti Q50, Cadillac ATS, BMW 320i, Mercedes-Benz C 180, Audi A4 | **Автор** Вадим Никишев | **Фото** Константин Якубов





Характерные для «Инфинити» приборы с синими шкалами читаются неплохо, но на образчик стиля не тянут.

Шик-модерн! Не зря топовая модификация называется «Хай-Тек»: такого дизайна, и обилия мониторов нет ни у кого в тесте.

Верхний экран матовый, нижний глянцевый, оба – тачскрины. Вдобавок управление дублируется джойстиком на туннеле... Перемудрили!

360° см. с. 35

Новый «Мерседес-Бенц С-Класс», только ворвавшийся на российский рынок, умеет самостоятельно поворачивать. Другая новинка – «Инфинити-Q50» – таким навыком не обладает, зато управляется... по проводам! Помогут ли современные технологии выиграть в сравнительном тесте с прочно обосновавшимися в автосалонах БМВ-320i, «Кадиллаком-ATS» и «Ауди-А4»? И что станет залогом победы – мощный мотор или богатое оснащение?

ГЛАВА ПЕРВАЯ, *в которой плетутся салонные интриги*

Нынешнее поколение «Ауди-А4» с индексом B8 выпускают семь лет, машина уже перенесла рестайлинг в 2012-м, и ее возраст чувствуется во всем. Кроме, пожалуй, внешности: заданная Вальтером де Сильвой борозда не позволяет бездумно распахивать дизайнерское поле, при этом со сменой поколений старые «ауди» совсем не выглядят пришельцами из прошлой эпохи.

Интерьер ингольштадтской «четверки» пропитан классическим стилем. Законы компоновки со временем не меняются, а эргономистов «Ауди» никогда нельзя было упрекнуть в халатности. Поэтому все наши претензии спровоцированы комплектацией конкретной машины (справедливости ради – самой дешевой в тесте). Обшитые непритязательной тканью

Infiniti Q50

Детройтский дебютант 2013 года припозднился и в России появился лишь на ММАС-2014.

ПУБЛИКАЦИЯ: ЗР, 2014, № 1

ДВИГАТЕЛИ: бензиновый, гибридный (бензиновый + электромотор), 2,0–3,5 л (211–355 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 7-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ: Base, Elegance, Premium, Elite, GT, Sport, Hi-Tech

ЦЕНЫ БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 420 000–2 610 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 211 л.с., 7-ступенчатый автомат, GT, 1 970 000 руб.

сиденья – без электроприводов; регулировка по высоте заваливает вниз заднюю часть подушки так, что передний край давит на бедра; фирменный





↑ Необычная и не самая удобная компоновка приборного щитка – особенность современных «кадиллаков».

↓ Весьма самобытный салон. Современные средства управления второстепенными функциями и удобство водительского инструментария сочетаются с небрежностью в мелочах.

Система CUE дебютировала на заокеанской модели XTS. И вполне успешно заменяет привычные кнопки на консоли.

блок управления MMI живет не на туннеле, а на консоли – надо тянуться. К тому же вверенный ему набор функций ограничен. Простенькая мультимедиасистема поддерживает «хэндс фри», а вот проиграть музыкальные треки с телефона не получится: «блютус»-канал лишен профиля A2DP, по которому передается стереозвук. USB-порта, через который гаджет подключают как внешний диск, тоже нет! И это в наше время, когда подобными опциями оснащают машины втрое дешевле.

БМВ щеголяет акустикой «Харман/Кардон», в «Мерседесе» слух ласкает «Бурместер», в «Кадиллаке» и «Инфинити» играет «Боуз» – и у всех, разумеется, продвинутые головные устройства. Лучше и удобнее, чем в «Ауди»? Смотря где! В БМВ самый продуманный и отточенный интерфейс, управляемый джойстиком «Айдрайв». Сама шайба получила сенсорную вставку – теперь адрес навигации или имя из телефонной книги можно ввести прописью: любые каракули «бумер» распознает безошибочно.

Самый замороченный – «Инфинити-Q50». Тут два сенсорных экрана на консоли, причем верхним управляет шайба на туннеле или виртуальные кнопки на нижнем тачскрине… Японский бог! Без руководства по эксплуатации (оно «зашито» во все мультимедиацентры; исключение – «Ауди») потеряешь полдня, прежде чем разберешься.

i Cadillac ATS

Дебютировал на автосалоне в Детройте в январе 2012-го, спустя полгода поступил в продажу. Российским покупателям доступен с 2013 года.

ПУБЛИКАЦИЯ: ЗР, 2013, № 1

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 2,0 л (276 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатые механическая и автоматическая

КОМПЛЕКТАЦИИ: Standard, Luxury, Performance

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 700 000–2 190 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 276 л.с., 6-ступенчатый автомат, Luxury, 2 085 000 руб.

«Кадиллак-ATS» однозначнее. В управлении вспомогательными системами реализован один алгоритм – сенсорный. На касание реагируют и монитор,





Монохромный дисплей между шкалами – прошлый век. Информативность не страдает, но выглядит дисплей простовато.

На солидный возраст накладывается скромность комплектации – и салон «Ауди-А4» не впечатляет. Но эргономика хороша!

У климатика нет автоматической рециркуляции, а у головного устройства – возможности проигрывать треки через «блютус».

Audi A4

Поколение B8 рассекретили на Франкфуртском мотор-шоу 2007 года. В 2012-м автомобиль пережил рестайлинг.

ПУБЛИКАЦИЯ: ЗР, 2012, № 2

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, дизельные, 1,8–3,0 л (120–272 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая, вариатор, 7-ступенчатый робот

КОМПЛЕКТАЦИИ: индивидуальные

ЦЕНЫ БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 280 000–2 220 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,8 л, 170 л.с., вариатор, Comfort line, опции, 1 842 000 руб.

и консоль, где виртуальные клавиши аудиосистемы и климат-контроля подведены металлическими планочками. Интерфейс CUE не терпит суеты – судорожно долбить по панели не стоит, достаточно спокойно коснуться нужного сегмента и дождаться виброотклика (через секунду).

А «Мерседес» накрыл привычную шайбу «Команд Драйв» изящным тачпадом. Теперь бродить по глубинам красочного меню можно двумя способами. Более удобным (в движении – уж точно!) представляется классический вариант, поскольку сенсорная панель при тряске норовит ускользнуть от указующего перста.

ГЛАВА ВТОРАЯ,
в которой спорят комфорт и управляемость

Апологет плавности хода? У нового «С-Класса» хвастаться мерседесовским комфортом получается лишь на гладких междугородних трассах. Там он игнорирует колеи, эффективно гасит раскачку на пологих волнах. Но как только колеса попадают на выщербленный асфальт, «Мерседес» начинает дотошно транслировать в салон всё



В боксе-подлокотнике нет разъема USB – только линейный вход, которым мало кто пользуется.



В «С-Классе» нового поколения уже нет доминанты спидометра. Зато на дисплее между равновеликими шкалами отображается масса наглядной информации.

В дорогом и качественном интерьере «Мерседеса» уживаются шероховатый шпон и глянец высококонтрастного монитора.



Варианты режимов мерседесовской системы «Аджилити Селект» подозрительно напоминают таковые у БМВ.

«Мерседес» проецирует информацию на ветровое стекло, сам следит за разметкой и поворачивает вслед за ней!

И шайба, и тачпад? Не исключено, что владельцев нынешнего «С-Класса» плавно готовят к переходу на новый алгоритм управления вспомогательными системами.

происходящее под колесами. А если на таком участке нагрузить переднюю ось торможением, удары становятся прямо-таки болезненными!

Может, это такой driver's car, которому можно простить излишнюю тряску? За рулем настрой и впрямь боевой. Фигурный штурвал с ободом переменной толщины и удобным хватом под большие пальцы, жесткое кресло с развитыми боковыми валиками (увы, на подушке они не столь выражены)… А на туннеле под правой рукой – барабанчик системы «Аджилити Селект». Пролистав режимы от *Comfort* до *Sport+*, меняешь характер автомобиля от умеренно-бодрящего до заводного. Реакции на руль в «спорте+» активнее, отклики на газ теряют свойственную «мерседесам» задумчивость. Но общий характер управляемости не меняется: подобно большинству немецких машин, рассчитанных на быструю езду по автобанам, «цэшка» во всех поворотах норовит выскользнуть наружу передней осью. А довернуть полуторатонный седан с помощью тяги не получается: мотору силенок не хватает. И все же управлять новым «Мерседесом С 180», вернее, пилотировать его очень приятно!

А вот «Кадиллаку» на горной дороге удивить водителя нечем. На руле налет искусственности: на небольших углах он резиново покачивается, но отклонишь баранку сильнее – и ATS рьяно бросается выполнять маневр. Зато в обычных режимах вести автомобиль нетрудно хоть одной рукой. И уровень комфорта

Mercedes-Benz C-Klasse

Наследник «беби-бенца» в кузове W205 предстал перед публикой на Североамериканском международном автосалоне (Детройт) 2014 года – и без проволочек приехал к нам.

ПУБЛИКАЦИЯ: ЗР, 2014, № 5

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые и дизельный, 1,6–2,1 л (156–211 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 7-ступенчатый автомат

КОМПЛЕКТАЦИИ: «Особая серия», Sport

ЦЕНЫ БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 570 000–2 170 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 156 л.с., 7-ступенчатый автомат, Sport, опции, 2 705 328 руб.





⬆ Предельно лаконичный и информативный инструментарий. Образец для подражания!

⬇ Салон «баварца» эталонный – стильный и отменно оснащенный. Нефиксируемые подрулевые переключатели и электронный селектор автомата давно перестали вызывать нарекания.

Контроллер «Айдрайв» обзавелся сенсорной вставкой, которая распознает рукописный текст.

BMW 3 Series

Третья серия с революционным индексом F30 сменила прежний кузов E90 в конце 2011 года, а в 2012-м ее стали продавать в России.

ПУБЛИКАЦИЯ: ЗР, 2012, № 2

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые и дизельные, 1,6–3,0 л (136–431 л.с.)

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: 6-ступенчатая механическая, 8-ступенчатый автомат, 7-ступенчатый робот

КОМПЛЕКТАЦИИ: SE, Modern, Sport, Luxury, M-Style, Individual

ЦЕНЫ БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 398 000–3 332 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 184 л.с., 8-ступенчатый автомат, Individual, опции, 2 988 018 руб.

тут на высоте: неровности «Кадиллак» преодолевает плавно, а уровень шума невысок.

У БМВ уязвимое место – 19-дюймовые низкопрофильные шины. И даже с такими башмаками «баварец» на удивление хорошо изолирует седоков от дорожных возмущений. В отличие от «Мерседеса», ему все равно, тормозишь ты или разгоняешься: из душевного равновесия его способны вывести лишь чувствительные тычки на неровностях с острым рельефом. При этом активного водителя «трешка» все так же радует собранным шасси и своевременными реакциями на управляющие воздействия. Усилие на руле, которое кажется избыточным на парковке, в движении – в самую масть. Обратной связи в самый раз хватает, чтобы почувствовать, как в повороте поскальзываются передние колеса. Очень сбалансированный автомобиль, причем позволяющий регулировать соотношение «спорт-комфорт» с помощью ставших привычными клавиш рядом с электронным селектором восьмиступенчатого автомата.

Кстати, многие десятилетия нам рассказывают, что передний привод технологичнее, проще в управлении и вот-вот оставит за бортом истории классическую компоновку. И в бюджетном сегменте это справедливо: даже верная заднему приводу БМВ вывела в компакт-класс «2-ю серию», построенную на платформе «Мини». Но седаны D-класса – дело иное: в нашей компании только у «Ауди-А4» передние ведущие!

Что касается комфорта, скромность украшает ингольштадский седан – 17-дюймовые покрышки



Подколенный валик в выдвинутом положении давит на бедра. Проку от регулировки боковой поддержки немного.



Валики поддержки у передних сидений «Кадиллака» расставлены широковато. Худосочным будет неуютно.



Сиденья «Ауди» обтянуты простенькой тканью и оснащены минимумом механических регулировок.

недорогой комплектации растворяют изъяны дороги еще на подступах, с остальными возмущениями исправно борется подвеска. Самое комфортное шасси теста! Но в колеях легкий и слегка отстраненный от водителя руль норовит вырваться из рук – неожиданно после релаксирующего настроя! Зато на серпантине обратной связи хватает, чтобы почувствовать момент проскальзывания передних ведущих.



Жесткие сиденья! Электроприводом в тестовой машине было оснащено лишь водительское, а вентиляцией – оба кресла.

«Инфинити» – из числа несогласных. Причем со всеми! Q50 не приемлет баварского компромисса между управляемостью и комфортом. Никакой недостаточной поворачиваемости: и под сброс, и с подачей газа «Инфинити» охотно начинает скользить задней осью в повороте. Система стабилизации тут отключается коротким нажатием кнопки в блоке слева от руля, – у «Кадиллака» и БМВ, к примеру, клавишу надо держать несколько секунд, у «Ауди» и «Мерседеса» сдвигается лишь порог срабатывания электроники, причем в «С-Классе» надо еще найти соответствующий раздел в меню бортового компьютера.

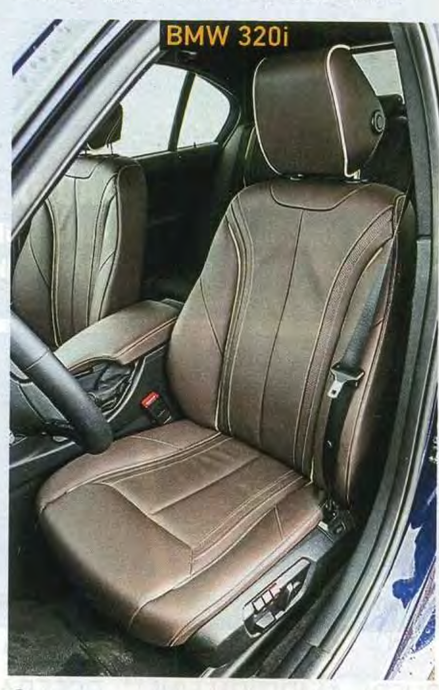
А еще у «Инфинити» самый острый руль: всего два оборота от упора до упора. Только в данном случае эта характеристика косвенная: связь с колесами в обычных условиях не прямая, а по проводам! Крутишь баранку – и по комплексу параметров блок управления дает электромотору команду повернуть шестерню и сдвинуть рейку. На сколько, с какой скоростью – зависит еще и от предустановок. Водителю предлагают выбрать усилие пониже, отклик помягче, а захочется позажигать – сделайте Q50 отзывчивее и острее.

Управление по проводам? Нет, по нервам! Никакой искусственности от «проводного» привода, передние колеса – продолжение мыслей водителя! Возможно, адепты аналоговых систем, не приемлющие «цифру», отвернутся и уйдут. А мне управляемость «Инфинити-Q50» нравится.

Но выраженный спортивный характер скверно сказывается на ездовом комфорте: «японец» один из самых шумных и самый тряский в нашем тесте.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ, *в которой соперники меряются силами*

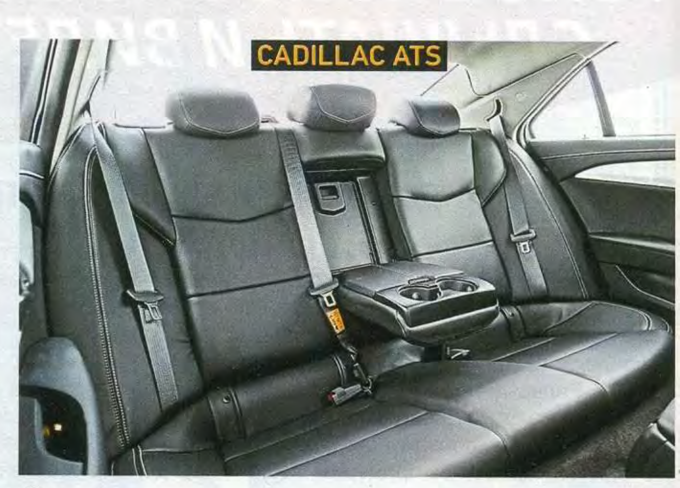
А еще «Инфинити» – самый тяжелый. Субъективно 1700 снаряженных килограммов не ощущаются. Даже кажется, что 2-литровый турбомотор выдает куда больше 211 заявленных



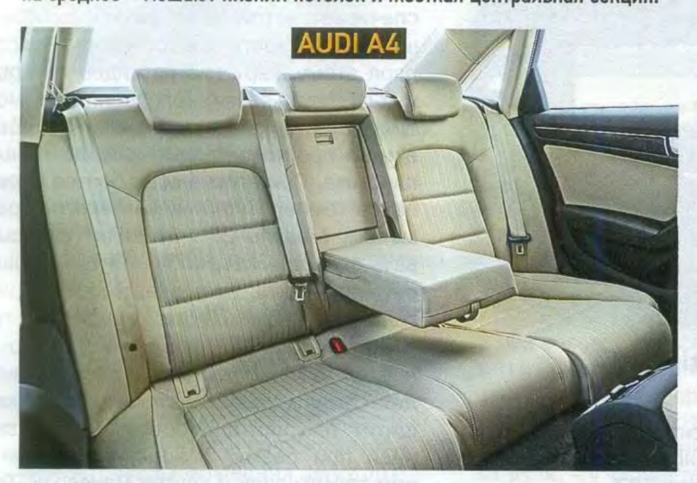
В меру жестким креслам хочется пожелать разве что более развитой боковой поддержки.



Самый негостеприимный задний диван! Боковым сиденьям не хватает ручек, за которые можно держаться на ходу. Усядешься на среднее – мешают низкий потолок и жесткая центральная секция.



Задним пассажирам тесно в плечах, но вдвоем сидеть неплохо. Вот только не хватает дверных ручек под естественный хват и доводчик стекол работает только на спуск.



Пассажиры касаются плечами стоек, средний упирается головой в потолочный светильник… Вдобавок у А4 задние стекла не опускаются до конца.



Сзади чуть теснее, чем в БМВ. Ступни входят под передние сиденья без запаса, подушка коротковата. Зато панорамная крыша не съела место над головой.

«лошадок»: как он весело крутится под 7000 об/мин, как мгновенно коробка разменивает все семь передач, как задорно буксуют широкие покрышки на старте с места… Но от законов физики не уйти: время разгона до сотни – 8,2 секунды. Столько же требуется БМВ-320i. Его 2-литровый наддувный двигатель выдает 184 силы, но «трешка» и легче на полтора центнера! При этом управлять разгоном «баварца» – ничуть не меньшее удовольствие.

«Мерседес» в динамических дисциплинах проигрывает обоим: увы, мы смогли раздобыть на тест лишь версию с самым скромным турбомотором. При объеме 1,6 литра он развивает 156 сил и не в силах разогнать машину до сотни быстрее чем за 9,6 секунды. При спокойной езде управлять тягой удобно только



Вместимость заднего ряда БМВ достойная, садиться и ехать удобно. Есть обогрев сидений и шторка на заднем стекле.

в спортивных режимах «Аджилити Селект»: иначе на подачу газа «цэшка» реагирует флегматично.

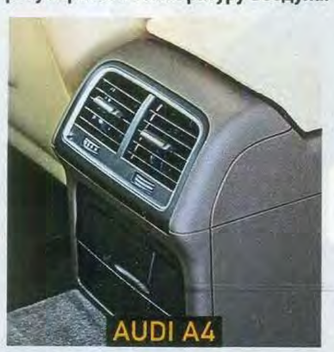
У «Ауди» 1,8-литровому 170-сильному турбодвигателю ассистирует вариатор, и делает это неплохо! Отклики на газ в начале хода педали, как и у «Мерседеса», неспешны, но стоит продавить ее чуть сильнее – и бесступенчатая трансмиссия подвешивает мотор на оптимальных оборотах. Каких? Зависит от желаемого ускорения. Но даже при разгоне в пол А4 – самый тихий автомобиль в тесте! И почти на полсекунды более резвый в наборе сотни, чем «С-Класс».

Вот «Кадиллак-ATS», наиболее мощный в компании, – его 2-литровый турбомотор выдает 274 л.с., а у шестиступенчатой гидромеханики предусмотрен честный ручной режим. Но на кого, простите, работают эти «лошадки»? При почти стосильном преимуществе ATS всего на 0,3 секунды быстрее БМВ в спринте до сотни, а в разгоне

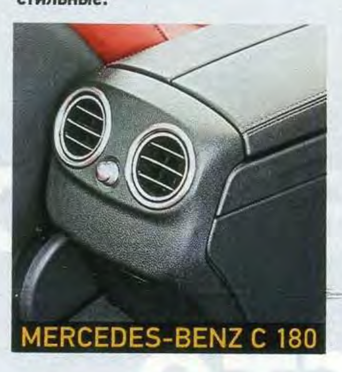
Чтобы открыть пепельницу в «Инфинити», потребуется изрядная ловкость пальцев.


INFINITI Q50

Подсмотрено у БМВ? Как и в «баварце», задние седоки могут, хоть и в скромных пределах, регулировать температуру воздуха.


AUDI A4

Среди дефлекторов заднего ряда мерседесовские – самые стильные.


MERCEDES-BENZ C 180

Простенький регулятор температуры – компромисс при отсутствии третьей зоны климат-контроля.


BMW 320i

с 60 до 100 и с 80 до 120 км/ч выигрывает лишь полсекунды.

Тормоза? Лидеры по замедлению – «Ауди», «Мерседес» и «Инфинити». Однако у «японца» требующая привычки педаль, «резиновая» в начале хода, и явное смещение в сторону цепкого покрытия при торможении на миксте. Немного длиннее тормозной путь с сотни у БМВ и «Кадиллака», причем ATS отличается и довольно тугим приводом. Но ни один участник не выкатился за 40 метров на мерном участке – весьма достойный результат при торможении с сотни!

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ, *заключительная*

И поневоле задумаешься. О транспортном налоге, о том, что «притопить»-то уже и негде – всё больше дорог увешано камерами, об экономии топлива… Так что если и переплачивать, то за современное оснащение.

Круче всех в квинтете упакован новый «Мерседес-Бенц С 180». Тут и проекция данных на ветровое стекло, и распознавание дорожных знаков, и панорамная крыша, и вентиляция передних кресел. А еще адаптивный

Данные производителя

Модель	INFINITI Q50	CADILLAC ATS	AUDI A4	MERCEDES-BENZ C 180	BMW 320i
ОБЩИЕ ДАННЫЕ					
Снаряженная/полная масса, кг	1642/2190	1465/–	1545/2020	1350/1990	1420/1970
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,3	5,9	8,3	8,5	7,3
Максимальная скорость, км/ч	245	220	225	223	235
Радиус поворота, м	6,0	5,8	5,75	5,6	5,65
Топливо/запас топлива, л	А95/80	А95/60	А95/63	А95/60	А95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9,3/5,7/7,0	11,6/6,3/8,2	6,9/5,1/5,8	7,4/5,0/5,8	8,0/4,8/5,9
Выбросы CO_2, г/км	151	190	134	135	138
ДВИГАТЕЛЬ					
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Конфигурация/число клапанов	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16	Р4/16
Рабочий объем, $см^3$	1991	1998	1798	1595	1997
Степень сжатия	9,8	9,5	9,6	10,3	11,0
Мощность, кВт/л.с.	155/211 при 5500 об/мин	203/276 при 5500 об/мин	125/170 при 3800–6200 об/мин	115/156 при 5300 об/мин	135/184 при 5000 об/мин
Крутящий момент, Н·м	350 при 1250–3500 об/мин	353 при 1700–5500 об/мин	320 при 1400–3700 об/мин	250 при 1200–4000 об/мин	270 при 1250–4500 об/мин
ТРАНСМИССИЯ					
Тип	заднеприводная	заднеприводная	переднеприводная	заднеприводная	заднеприводная
Коробка передач	А7	А6	CVT8	А7	А8
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/з.х.	н.д.	4,06/2,37/1,55/1,16/0,85/0,67/–/–/3,20	2,40–0,38/2,96*	4,38/2,86/1,92/1,37/1,00/0,82/0,73/–/3,42	4,71/3,14/2,11/1,67/1,29/1,00/0,84/0,67/3,30
Главная передача	н.д.	3,27	4,61	3,07	3,15
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ					
Подвеска: спереди/сзади	многорычажная/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная	многорычажная/многорычажная	многорычажная/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем	реечное с электроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые вентилируемые
Размер шин	245/40R19	225/45R17	225/50R17	225/45R18	225/40R19, 255/35R19

*Диапазон вариатора/задний ход.









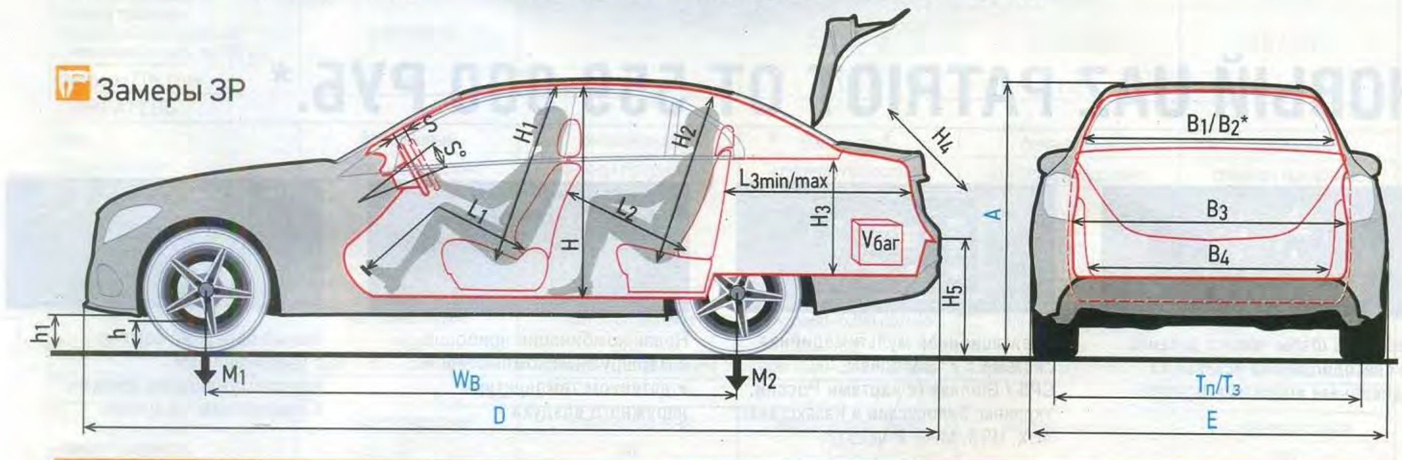


круиз-контроль, поддерживающий темп идущего впереди автомобиля, система слежения за движением в полосе. И еще одна, помогающая водителю рулить! Совсем убрать руки с баранки она не позволяет, но если случайно отвел взгляд от дороги, а линии разметки повели в сторону, руль с колесами повернут за ними. Неудивительно, что тестовый «Мерседес» тянет на 2 миллиона 700 тысяч рублей! И это, кстати, не все блага, которыми его готовы оснастить, – например, можно заказать трехзонный климатик и пневмоподвеску.

БМВ-320i еще дороже – три миллиона целковых! Сам рулить не умеет, холодить спину водителю не обучен, но по оснащению близок к уровню «Мерседеса». Вкупе с отменным балансом управляемости и комфорта это позволило «баварцу» взять золото.

Да и «Ауди-А4» не остался на берегу реки времени: в конфигураторе несложно выбрать схожий набор систем развлечения, комфорта и активной безопасности. Впрочем, даже в скромной версии немолодая модель смогла занять призовое третье место.

Замеры ЗР



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	B_4, мм	H_5, мм	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./ S, мм	h, мм	h_1, мм	D, мм	W_B, мм	A, мм	E, мм	$T_п/T_з$, мм
INFINITI Q50	925–1155	995	1425	1185	690–930	900	1400	770/2000	445	960	460	336/500	980	710	930 (53,7)	802 (46,3)	1732	6,5/40	135	195	4800	2850	1455	1820	1545/1565
CADILLAC ATS	985–1205	975	1405	1090	535–760	925	1365	820/1780	448	745	425	300/290	1125	700	793 (50,7)	770 (49,3)	1563	5,0/35	155	210	4643	2775	1421	1805	1512/1548
AUDI A4	970–1210	995	1410	1165	560–815	940	1380	1015/1870	465	1000	470	368/480	1000	685	882 (56,7)	674 (43,3)	1556	6,0/60	130	205	4701	2808	1427	1826	1564/1551
MERCEDES-BENZ C 180	970–1195	990	1405	1115	575–840	900	1370	950/1875	465	960	485	368/480	975	700	830 (53,6)	719 (46,4)	1549	4,5/55	155	220	4686	2840	1442	1810	1588/1570
BMW 320i	1020–1240	995	1395	1140	590–830	935	1385	960/1820	475	760	435	344/480	1010	660	771 (48,5)	818 (51,5)	1589	4,0/60	135	190	4626	2810	1429	1811	1543/1583

*По первому ряду сидений/по второму. *Синий цвет – данные производителя.*



















ПРОТИВОРЕЧИВЫЕ ЧУВСТВА

Чем выше статус автомобиля, тем ярче проявляются характерные для него особенности. При таком уровне любая мелочь может влюбить в себя, а может оттолкнуть от покупки. Вот в БМВ всех загипнотизировал фаркоп, выезжающий из-под бампера **[1]**, стоит только нажать кнопку в багажнике **[2]**. Из раздражающего отметим выпуклые кнопки на рулевых спицах, которые при быстром вращении баранки попадают под руку и включают либо громкую связь, либо адаптивный круиз-контроль **[3]**.

В «Мерседесе» тронула забота о сервисменах – ну, или о владельце, который вдруг захочет устранить неисправность в электрике. Блок предохранителей живет в багажнике, а к нему прилагается схема их расположения **[4]**. Неубираемый экран – дань моде – в классическом интерьере смотрится инородно. И не тыкайте в монитор, это не тачскрин!

В «Ауди» могут экономить на опциях, но не на качестве деталей! Деревянные вставки **[5]** смотрятся богато. Неудачно расположен плафон подсветки салона: средний пассажир заднего дивана упирается в него головой.

Замечательная находка концерна «Дженерал моторс» – тайничок за откидным монитором. В «Кадиллаке» крышка оснащена электроприводом **[6]**. А вот безразличие к мелочам угнетает: резиновый язычок, прикрывающий потроха рулевой колонки, выглядит беспородно **[7]**.

Небрежно закрытое резиновым язычком основание рулевой колонки – одно из проявлений американского невнимания к мелочам.

«Инфинити-Q50» в обычных условиях лишен прямой связи между рулем и колесами и позволяет настроить не только усилие, но и остроту откликов **[8]**! Информацию на двух тачскринах скомпонуете как душе угодно (это плюс), но это потребует немало времени и отпугнет пользователей, не дружащих с компьютером (это минус).

Средний уровень шума в салоне, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость, км/ч (передача)				Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	140 (D)	
INFINITI Q50	65,5	67,2	70,6	72,0	72,4
CADILLAC ATS	65,9	66,7	70,6	72,6	72,5
AUDI A4	64,0	67,4	69,2	71,5	68,2
MERCEDES-BENZ C 180	64,5	67,2	68,3	71,1	71,5
BMW 320i	66,7	67,3	71,5	72,5	70,6

«Кадиллак-ATS» – вещь в себе. Он перестал быть оплотом консерватизма, привлекающим клиентов в возрасте. Но при этом не может похвастаться ни выдающимися ездовыми качествами, ни ультрасовременным оснащением. Эклектичный сплав новых решений и старых недочетов. Впрочем, найдутся и те, кто сможет закрыть на них глаза, тем более что 2 085 000 рублей – по меркам сегмента не так уж и много.

Но все они в сравнении с «Инфинити-Q50» кажутся ретроградами. Хай-тек – это не только название топовой комплектации, но и философия японского бренда. Основная аудитория – молодежь,

Разгон и максимальная скорость (замеры ЗР)

Модель	погрешность спидометра	20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	180	200	220	макс, км/ч
INFINITI Q50	5,8%	0,9 с	2,0 с	3,7 с	5,6 с	8,2 с	11,7 с	16,5 с	21,8 с	30,1 с	41,1 с	60,8 с	233,0
CADILLAC ATS	3,8%	0,9 с	1,9 с	3,4 с	5,3 с	7,9 с	10,9 с	14,6 с	19,8 с	26,5 с	38,2 с	63,4 с	223,8
AUDI A4	2,8%	1,1 с	2,4 с	3,9 с	6,3 с	9,2 с	13,1 с	17,9 с	24,4 с	34,2 с	50,5 с		212,2
MERCEDES-BENZ C 180	3,5%	1,0 с	2,3 с	4,1 с	6,5 с	9,6 с	13,6 с	19,0 с	26,1 с	37,3 с	58,9 с		208,2
BMW 320i	2,3%	1,0 с	2,2 с	3,7 с	5,6 с	8,2 с	11,6 с	15,9 с	21,6 с	29,7 с	42,2 с	68,8 с	221,7

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

Модель	60-100 км/ч (D)	80-120 км/ч (D)
INFINITI Q50	4,5 с	5,8 с
CADILLAC ATS	4,2 с	5,4 с
AUDI A4	5,2 с	6,7 с
MERCEDES-BENZ C 180	5,5 с	7,1 с
BMW 320i	4,7 с	5,9 с

ВЫБЕГ

Модель	120-50 км/ч	50-0 км/ч
INFINITI Q50	1496 м	606 м
CADILLAC ATS	1346 м	524 м
AUDI A4	1459 м	559 м
MERCEDES-BENZ C 180	1610 м	631 м
BMW 320i	1558 м	597 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

Модель	путь	замедление
INFINITI Q50	37,7 м	10,18 м/с²
CADILLAC ATS	39,5 м	9,77 м/с²
AUDI A4	37,4 м	10,32 м/с²
MERCEDES-BENZ C 180	37,6 м	10,26 м/с²
BMW 320i	38,4 м	10,05 м/с²

AUDI A4

AUDI A4

Единственный автомобиль в тесте, оснащенный докаткой, – у остальных нет и ее! При этом багажник самый удачный по форме и объему.

Поневоле задумаешься. О транспортном налоге, о том, что «притопить» уже негде, об экономии топлива... Так что если и переплачивать, то за современное оснащение



Наружные петли не спасают – отсек один из самых скромных. Расхождение между измеренным нами объемом и заявленным наиболее заметное.



У «Кадиллака» самый скромный грузовой отсек, но широченный проем. Поднятый фальшпол легко зафиксировать, частично вытянув его на себя.

BMW 320i

Багажник «баварца» не рекордного объема, зато правильной формы, с широким проемом и небольшой погрузочной высотой.

MERCEDES-BENZ C 180

Багажник «С-Класса» вместительный, но проем узковат. Зато крышка оснащена электроприводом.



Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Плюсы	Минусы	Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация			
INFINITI Q50	8	8	8	8	6	8	9	8	9	7	7	7	7	7	7	Хорошая разгонная динамика, интересная управляемость, широкие возможности конфигурации электронных систем.	Посредственная плавность хода, шум от шин, неудобные задние места, сложно управлять второстепенными функциями.	7,60
CADILLAC ATS	8	8	7	8	7	8	9	8	8	8	8	8	8	7	7	Эффектный дизайн, достойное оснащение, хорошие динамика и акустический комфорт.	Неважная обзорность, средний уровень комфорта на задних местах.	7,80
AUDI A4	7	9	8	7	7	9	7	9	8	8	9	8	6	8	8	Комфортный, вместительный; большой багажник и хорошие тормоза, выверенная эргономика.	Малый дорожный просвет, скромное оснащение тестового автомобиля.	7,87
MERCEDES-BENZ C 180	9	8	8	9	8	9	7	9	9	7	7	8	8	8	7	Шасси настраивает на боевой лад, комплекс систем активной безопасности – выдающийся, оснащение и отделка выше всяких похвал.	Слабый мотор, неважная плавность хода, неоднозначный алгоритм управления второстепенными функциями.	8,06
BMW 320i	9	9	8	9	8	8	9	9	9	7	8	8	6	8	7	Отличный баланс между управляемостью и комфортом, отменное оснащение, удобство для водителя и пассажиров; достойная разгонная и тормозная динамика.	Малый дорожный просвет, шумные шины.	8,13

■ **Рабочее место водителя.** Водительскому креслу «Мерседеса» с массой регулировок и огромными их диапазонами можно пожелать лишь лучшей боковой поддержки в бедрах. В трех рычажках под левую руку не путаешься. В БМВ сиденье чуть мягче, ему не хватает разве что регулируемой по длине подушки и развитой поддержки, в остальном всё на местах. «Инфинити» единственный умеет подкачивать «уши» кресла, но толку от этого чуть. Вдобавок с мягкой подушкой диссонирует жесткий подколенный упор. Посадка в «Кадиллаке» не расстроила, но и не восхитила – разве что «аналоговая» обзорность хромает. Скромная комплектация «Ауди» не сильно повлияла на высокую оценку эргономики.

■ **Салон.** Трепетнее всего к людям относятся «Мерседес» и БМВ – внимание чувствуется в каждой мелочи вроде удобных внутренних ручек или обшитых карманов на дверях. Диван «Инфинити» беспощаден к среднему пассажиру, «Кадиллак» немного просторнее. «Ауди» вольготен, но предлагает минимум удобств – зато лидирует по объему и удобству использования багажника.

■ **Ходовые качества.** Самый стремительный – «Кадиллак», хотя при его мощности ждешь большего. Рациональнее всего используют силы БМВ и «Инфинити». «Мерседес» со своим слабым мотором не может за ними угнаться. Не самому мощному мотору «Ауди» неплохо ассистирует вариатор. У «немцев» тормоза безупречны, «Инфинити» гуляет на миксте и огорчает «резиновой» педалью, а у «Кадиллака» она перетяжелена.

■ **Комфорт.** Меньше всего шум раздражает в «Кадиллаке» и «Ауди», причем А4 еще и лидер по плавности хода. На другом полюсе – тряский и говорливый «Инфинити». «Мерседес», как и БМВ, подводят громкие шины. Лучше других автоматический режим климатических установок работает в БМВ и «Мерседесе».

■ **Приспособленность к России.** По дорожному просвету лидируют «Кадиллак» и «Мерседес». Сложнее всего найти дилерские центры «Инфинити» и «Кадиллака».

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

не чуждая драйва и помешанная на гаджетах. И ценник не сильно отпугивает: 1 миллион 970 тысяч рублей. Вот только узкая специализация наложила отпечаток на финальные оценки – по сумме баллов Q50 замыкает пятерку. Все-таки мы ставим баллы за жизнь в реальном мире… Но классикам, ей-богу, есть чему поучиться! ЗР

Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
INFINITI Q50	10 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	32
CADILLAC ATS	по показаниям борткомпьютера или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	30
AUDI A4	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	59
MERCEDES-BENZ C 180	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	65
BMW 320i	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	57



Разные комплектации и цены тестовых машин не помеха для сравнения: даже скромно оснащенный «Ауди-А4» опередил более упакованных конкурентов. Но тенденция интересная: кто-то вкладывается в оснащение слабосильных версий (и правильно – где теперь гонять?), другие делают ставку на мощь и драйв. Побеждает же, как водится, золотая середина.

Вадим Никишев



Недаром пословица такая слывет, что Москва у всей России под горою: всё в нее катится.
Иван Тургенев

БЕНЗИНЫ И КВАРТИРНЫЙ ВОПРОС

АЗС московские и немосковские | **Соперники** четыре бренда бензинов | **Авторы** Михаил Колодочкин и Александр Шабанов

Всё лучшее забирает Москва. Это вам скажет любой немосквич. И даже сегодня, когда на всех прилавках страны воцарился одинаковый китай-тайвань-гонконг, луна в столице для многих все равно привлекательнее… А бензин, естественно, лучше?

Вот это и проверим, сравнив топливо московское и, скажем так, региональное. В фокусе внимания – самые популярные, 95-е бензины. Заведомо сомнительные АЗС, которых и в Москве полным-полно, проигнорируем, – возьмем именитые, сетевые заправки. Всякий раз одну канистру заполняем в Москве, а вторую где-нибудь подальше, в нескольких сотнях километров от столицы. Итого у нас в руках восемь образцов топлива четырех наименований.

Посмотрим, насколько солидный бренд зависим от прописки.

ИДЕАЛЬНЫЕ ПАРЫ

Образцы проверяли по основным физико-химическим параметрам (ФХП) бензинов, которые нормированы Техническим регламентом Таможенного союза № 013-2011 «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и мазуту» (ТР ТС). А поскольку документ регламентирует не все параметры, значимые для двигателя, мы добавили еще несколько проверок от себя. Подробности – в Нашей справке. Напомним, в частности, что для бензинов А95 октановое число, определенное по исследовательскому методу, должно быть не меньше 95 единиц, а по моторному – не меньше 85 единиц. Старые ГОСТы никто не отменял – на них и ориентируемся.

Должны ли все бензины совпасть по характеристикам если не друг





ООО «ЛУКОЙЛ-Центрнефтепродукт», АЗС № 524, Москва, Госпитальная набережная, д. 2/1, 08.06.14
ЭКТО Plus (95), класс 5 по ТР
35 руб. 02 коп.



ООО «ЛУКОЙЛ-Центрнефтепродукт», АЗС № 469, Тверская обл., дер. Захарово, 223 км М9, 23.06.14
ЭКТО Plus (95), класс 5 по ТР
34 руб. 62 коп.

Московский бензин обошелся на 40 копеек дороже деревенского, который при этом оказался даже чуть лучше столичного: октановое число выше, а содержание серы втрое ниже! При этом оба соответствуют классу 5.

с другом, то хотя бы попарно (столичные-региональные)? Было бы, конечно, хорошо, но это нереально. Есть и погрешности измерений, и различия в сроках хранения – в общем, идеального совпадения не ждем. Хотя и надеемся.

БЕНЗИН ДЛЯ ПЯТОГО КЛАССА

Судя по результатам, требованиям Технического регламента полностью соответствуют все бензины.

Отлично! Но любопытные нюансы есть. Веселее всего ситуация с бензинами BP. Оба отменного качества, причем изготовители не поскупились на «октан»: топливо ближе к 98-му, чем к 95-му.

Но при этом два образца совершенно разные по фракционному составу! Следовательно, «бочки» с базовыми бензинами у разных «бипи» прописаны вовсе не по одному адресу. Хотя оба – честный «класс 5».

У «Шелла» ситуация похожая. Требованиям ТР ТС соответствуют оба топлива, причем по октану они опять-таки ближе к 98-му. Однако в Москве торгуют бензином класса 4 с малым запасом по содержанию бензола, а вот в Зубцовском районе Тверской области – «классом 5». Ну и кто сказал, что всё лучшее – в Москве?

ЛУКОЙЛ И В АФРИКЕ ЛУКОЙЛ

ЛУКОЙЛ и «Роснефть» по стабильности качества топлива – явные лидеры! Разница в основных параметрах проб,



ОАО «РН-Москва», АЗК-59,
Москва, Наставнический пер., д. 17,
08.06.2014
АИ-95, класс не ниже 4: **34 руб. 40 коп.**

ЗАО «РН-Тверь»,
МАЗК 21, ш. Москва – Рига, 318 км,
26.06.2014 АИ-95-5: **33 руб. 15 коп.**

Два отличных бензина, легко уложившихся в требования класса 5. Отметим, что чек с берегов Яузы скромно обещал класс не хуже четвертого, а цена была на 1 руб. 25 коп. выше, чем между Москвой и Пушкинскими горами.

«BP Марьина Роща»,
Москва, ул. Шереметьевская, 62, 08.06.14
95 ULT, класс 5: **35 руб. 59 коп.**

МАЗК-021 «BP Пискаревский»,
ООО «РН Северная столица», С.-Петербург, Пискарёвский пр., д. 27, корп. 1, 24.06.14
АИ95 Ultimate, класс 5: **35 руб. 09 коп.**

Питерский BP на полтинник дешевле московского. При этом октановое число бензина с берегов Невы чуть выше, чем в столице. А различия во фракционном составе говорят о том, что топлива производились по разным технологиям. Что, впрочем, не помешало обоим уложиться в требования класса 5.





Результаты испытаний бензинов

№	Наименование параметра	ЛУКОЙЛ		«Роснефть»		BP		Shell	
		Москва	Не Москва	Москва	Не Москва	Москва	Не Москва	Москва	Не Москва
1	Октановое число по исследовательскому методу, ед.	95,3	96,3	96,6	96,3	96,3	97,0	96,3	95,9
2	Октановое число по моторному методу, ед.	86,7	87,5	87,8	87,4	87,4	88,1	87,4	87,2
3	Фракционный состав:								
	– объемная доля испарившегося бензина, %, при 70 °С	19,2	20,0	37,0	37,2	22,0	36,0	36,0	27,7
	– объемная доля испарившегося бензина, %, при 100 °С	44,4	46,0	57,0	57,8	44,0	54,3	54,0	51,6
	– объемная доля испарившегося бензина, %, при 150 °С	79,5	80,0	89,0	86,3	85,0	83,0	81,0	84,1
	– конец кипения, °С	216	207	189	188	205	201	215	204
	– остаток в колбе (по объему), %	2,0	1,5	1,2	2,0	1,6	2,0	2,0	2,0
4	Объемная доля бензола, %	0,62	0,63	0,75	0,75	0,59	0,36	0,88	0,65
5	Концентрация железа, г/дм³	–	–	–	–	–	–	–	–
6	Концентрация свинца, г/дм³	–	–	–	–	–	–	–	–
7	Концентрация марганца, г/дм³	–	–	–	–	–	–	–	–
8	Концентрация серы, мг/кг	10,1	3,8	2,3	1,9	7,6	8,4	44,8	6,2
9	Давление насыщенных паров, кПа	65,6	65,6	67,3	68,6	59,3	71,5	67,8	65,8
10	Массовая доля кислорода, %	0,19	0,23	1,0	0,95	0,75	0,74	0,74	0,87
11	Объемная доля углеводородов, %:								
	– олефиновых	8,5	7,6	менее 1,0	менее 1,0	4,2	2,6	8,2	8,1
	– ароматических	33,6	33,3	35,0	33,3	34,8	31,8	28,8	33,6

отобранных с разных АЗС, лежит в пределах погрешности измерения, при этом всё проходит по Техническому регламенту с очень хорошим запасом. Радует отсутствие в бензинах «Роснефти» олефиновых углеводородов: значит, при длительном хранении свойства топлива будут стабильными. И серы в нем рекордно мало – заметно меньше, чем во всех остальных. Понятно, что бензин и ЛУКОЙЛа, и «Роснефти» – это очевидный и доказанный «класс 5».

Марки бензинов указаны согласно кассовым чекам, расположение – в произвольном порядке.

Сенсации не случилось? В данном случае мы очень этому рады. Вывод таков: совершенно не обязательно тянуть до столицы в надежде купить там лучшее топливо. Оно везде одинаково. Одинаково хорошее. С чем вас и поздравляем. ЗР

ООО «Шелл Нефть», АЗС 11004, Москва, Большая Оленья ул., вл. 20, 08.06.2014 VPower АИ-95, класс 5: **36 руб. 99 коп.**



Разница в цене – 1 руб. 30 коп. И опять более дешевый немосковский бензин лучше: он влез в требования класса 5, тогда как московское топливо по содержанию серы соответствует лишь классу 4.

ООО «Шелл Нефть», АЗС 11021 «Шелл Носово», Тверская область, Зубцовский р-н, 187 км трассы М9, д. Носово, 23.06.2014 VPower АИ-95, класс 5 **35 руб. 69 коп.**

Измеряемые параметры бензинов и их влияние на работу двигателя

Наименование параметра	Метод определения	Норма по ТР ТС	На что главным образом влияет
Октановое число по исследовательскому методу, ед.	ГОСТ 8226	не менее 80	мощность, расход топлива, динамика автомобиля, ресурс и т. п.
Октановое число по моторному методу, ед.	ГОСТ 511	не менее 76	
Фракционный состав: – объемная доля испарившегося бензина, %, при 70 °С – объемная доля испарившегося бензина, %, при 100 °С – объемная доля испарившегося бензина, %, при 150 °С – температура конца кипения, °С – остаток в колбе (по объему), %	ГОСТ 2177	не нормируется; по EN 228 (для справки): 20–48 46–71 не менее 75 не выше 210 не более 2	пуск, поведение в нагрузочных режимах, склонность к образованию отложений
Объемная доля бензола, %	ГОСТ 52714	не более 1,0	экология
Концентрация железа, г/дм^3	ГОСТ Р 52530	отсутствие	ресурс катализатора, свечей, датчиков
Концентрация свинца, г/дм^3	ГОСТ Р 51942	отсутствие	ресурс катализатора, свечей, датчиков
Концентрация марганца, г/дм^3	ГОСТ Р 51925	отсутствие	ресурс катализатора, свечей, датчиков
Концентрация серы, мг/кг	ГОСТ 52660	класс К4: не более 50 класс К5: не более 10	экология, ресурс
Давление насыщенных паров (ДНП), кПа	ГОСТ 1756	35–80	пусковые свойства
Массовая доля кислорода, %	ГОСТ ЕН 13132	не более 2,7	мощность, экономичность
Объемная доля углеводородов, %: – олефиновых – ароматических	ГОСТ Р 52714	менее 18 менее 35	экология, экономичность, мощность



ГРИБНЫЕ СПОРЫ

Ищем различия между кровными братьями Renault | **Братья** Logan и Sandero | **Авторы** Владимир Соловьев, Михаил Гзовский, Антон Чуйкин | **Фото** Александр Кульнев



Renault Sandero

Вслед за седаном «Логан» в 2007 году в свет вышел хэтчбек «Сандеро». С прошедшего лета второе поколение «Сандеро» производят параллельно с седаном на АВТОВАЗе.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,2 и 1,6 л (75, 82 и 102 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
механическая 5-ступенчатая

КОМПЛЕКТАЦИИ: Access, Confort, Privilege

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
380 000–488 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:
1,2 л, 75 л.с., Confort, опции, 457 000 руб.

Renault Logan

Бюджетный седан дебютировал в 2004 году под маркой «Дачия». Второе поколение вышло в свет в 2012-м. С марта 2014 года «Логан» нового поколения выпускается на АВТОВАЗе.

ДВИГАТЕЛИ:
бензиновые, 1,6 л (82 и 102 л.с.)

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ:
механическая 5-ступенчатая

КОМПЛЕКТАЦИИ:
Access, Confort, Privilege, Luxe Privilege

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:
355 000–515 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 102 л.с., Luxe Privilege, опции, 533 000 руб.



Выбор кузова – дело вкуса и пристрастий. При прочих равных хэтчбек практичнее, седан комфортабельнее. Мотор 1.2... Не мухомор, конечно, но экономия неоправданная

Дебаты о том, какому автомобилю называться «правильным» – хэтчбеку или седану, вечны почти как сам автомобиль. А если выбор идет в рамках одной модели?

Новый «Сандеро» вслед за «Логаном» получил в этом году прописку в Тольятти. Седан катается по редакционным делам с начала лета, а вот хэтчбек в наших руках оказался впервые. Прекрасная возможность найти десять отличий – или убедиться, что особой разницы-то и нет (не считая, конечно, другого кузова). Базовый «Сандеро» оснащают самым экономичным и современным в линейке бензиновым двигателем – 1,2 л, 75 л.с., пришедшим на смену аналогичному по мощности «старичку» объемом 1,4 л. У «Логана» такого нет. Отлично! Берем «Сандеро» с «младшим» мотором, а «Логан» – с самым мощным, 102-сильным, объемом 1,6 л.

С тех пор как появился первый «Логан», популярность самого народного «Рено» растет как грибы после дождя. Вот на грибах-то мы и проверим наших спорщиков: какой удобнее, какой вместительнее, а какой экономичнее и дешевле? Кого назовем мухомором, а кого – боровиком?

Но прежде, чем рвануть в лес, заглянем на Дмитровский автомобильный полигон и осмотрим «грибников» с головы до ножки.

БЕЛЫЕ И ПОГАНКИ

Доедем ли до опушки? Замеры дорожного просвета удивили: у обеих машин он равен 160 мм – на 6 мм больше заявленного производителем. Сей факт вызвал законное уважение, потому как это не просто миллиметры, а синоним свободы передвижения по российским грунтовкам. Параллельно отмечаем прочную металлическую защиту двигателя, пластиковые протекторы трубопроводов в левой части днища и отсутствие выступающих элементов.

Куда будем складывать добычу? По нашим замерам, хэтчбек проигрывает седану в объеме багажника аж 190 л (по данным производителя – лишь 96 л). Зато «Сандеро» дает фору «Логану» по части удобства загрузки поклажи и размещения длинномеров. Проем багажника у хэтчбека заметно больше, за складывающимися спинками задних сидений – простор; «Логан» же довольствуется узким окошком.



Противотуманные фары доступны уже в исполнении «Конфор», но на «Сандеро» – бесплатно, а в «Логане» – за 5000 рублей.





Круиз-контроль включается непривычной клавишей, расположенной на консоли, но он есть – у средних «сандеро» и дорогих «логанов». Регулировка скорости – на руле.



Подрулевой джойстик в нашем случае – опция с пакетом «Аудио».



Подушку безопасности пассажира у «Сандеро» вы получите с комплектации «Конфор», у Логана – с «Привилеж».

Общее для двух моделей замечание: целесообразнее было бы откидывающиеся спинки поменять местами – ту, что побольше, поставить не за водительским креслом, а за пассажирским. Так появилась бы возможность перевозить более крупные грузы, посадив за водителем переднего пассажира и максимально сдвинув вперед его сиденье.

Поначалу нам понравилась подгонка деталей и аккуратная сборка обеих машин. Но острый глаз грибника не обманешь, а потому нашлись и поганки: мы обнаружили под ногами пассажира «Логана» и в багажнике «Сандеро» «лишние» саморез и пистоны. Они действительно лишние? Или просто не поставленные на свои места?

Единственный недостаток под днищем – свисающий проводок датчика токсичности выхлопных газов на «Сандеро». У «Логана» провисания не было. Проверьте на своей машине и, если надо, закрепите: не ровён час, зацепится проводок за бугорок…

Что ж, пора пустить моторы. Проводя параллели между техникой и животным миром, хочется отметить: тот, что поменьше и послабее, почему-то всегда громче и крикливее. Учитывая идентичность трансмиссий (пятиступенчатые коробки одинаковы, разве что на пятой передаче у менее мощного «Сандеро» передаточное число чуть выше), мы склонны искать причины в особенностях кузовов, а также в разнице рисунков протектора покрышек. «Сандеро», как показали





Садиться в «Сандеро» немного удобнее благодаря форме дверного проема. Но места чуть больше в «Логане».

Забытый пистон – как червь в красивом подберезовике: портит настроение.



Там, где «Логан» вывешивает колесо, «Сандеро» не отрывается от земли: сказывается разница в длине колесной базы.

замеры, оказался существенно шумнее на скорости 120 км/ч, когда в автомобильном оркестре главные партии поют именно шины.

Недостаток мощности 1,2-литрового мотора особенно проявился при замерах эластичности. На четвертой передаче в интервале 60–100 км/ч отставание еще не так заметно. А вот при езде на пятой в диапазоне 80–120 км/ч кажется, что хэтчбек не разгоняется вовсе! И тут, примеряя галоши покупателя, начинаешь раскаиваться, что предпочел 1,2-литровый мотор. Добавив 5000 рублей, взял бы машину с 1,6-литровым мотором в 82 л.с., а если накинуть еще 20 тысяч, то и 102-сильную. Но – не доплатил. Седан почти скрылся из виду, а ты все топчешь педаль газа в напрасной надежде не отстать…

В ТЕМНОМ ЛЕСЕ

На шоссе при равномерном движении на высшей передаче 75-сильный «Сандеро» практически не уступает 102-сильному «Логану». Ну, подоткнешь на небольшом подъеме четвертую – делов-то. Конечно, на горных серпантинах картина стала бы совсем другой, но при спокойной езде в условиях средней полосы России проигрыш в динамике должен компенсироваться умеренным аппетитом нового двигателя. (Он, кстати, не готов употреблять 92-й бензин и требует только 95-й.)

«Сандеро», оснащенный 1,2-литровым мотором, разгонялся по горизонтальной дороге полигона с 80 до 120 км/ч более чем полминуты! У «Логана» со 102-сильным двигателем на это ушло 19 секунд.



ЭЛАСТИЧНОСТЬ

RENAULT LOGAN (II)	
60-100 км/ч (IV)	10,7 с
80-120 км/ч (V)	19,1 с
RENAULT SANDERO (II)	
60-100 км/ч (IV)	15,6 с
80-120 км/ч (V)	31,9 с

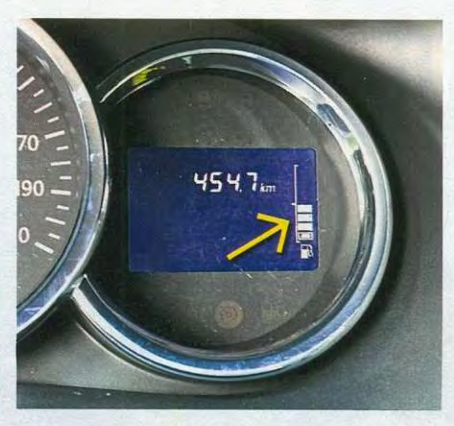
А что на деле? Мы заправили машины под завязку и обнулили одометры. Спустя 455 км «Логан» уже перешел к сжиганию оставшейся половины 50-литрового бака, а «Сандеро» еще только подобрался к его середине. Закономерный выигрыш в экономичности – примерно на 10%.

Асфальт сменила грунтовка, и вскоре мы уже катили по кромке заросшего поля к потайному грибному месту. Эта дорожка принесла сразу несколько открытий.

Первое: дозировать тягу меньшего мотора заметно сложнее. Мы отмечали это и в городе, когда нет-нет да и глушили ненароком «Сандеро» на светофорах. А уж при езде «шепотом» по лесным кочкам глохнешь постоянно. Логановский 1.6 с существенным преимуществом в тяге (+ 38 Н·м) и более внятным приводом сцепления тут вне конкуренции.

Второе открытие касается работы подвески. Там, где «Логан» умеренно раскачивается и мягко гасит неровности, «Сандеро» норовит распрямить амортизаторы на ходе отбоя и при этом возвращает неровности в салон







Закономерный выигрыш в экономичности – у «Сандеро». Кстати, только у него на панели есть индикатор-подсказка перехода на повышенную передачу.

Смотрите на iPad: сравниваем на природе

Дорожный просвет обеих машин оказался даже больше заявленного – 160 мм.

Разрезную спинку (три трехточечных ремня и три подголовника) вы получите на любом хэтчбеке, разумеется. На «Логане» – только в «привилегированных» версиях или в «пакетах».



колкими пиками вертикальных ускорений.

Разность настроек ходовой и бóльшая колесная база объясняют и раннее вывешивание заднего колеса «Логана» – открытие номер три.

А четвертая «эврика» прозвучала на облюбованной полянке, где «Сандеро» развернулся в один заход, а «Логан» осилил маневр лишь в два приема. Неудивительно: колесная база хэтчбека короче на 45 мм, на 266 мм меньше и общая длина машины. Но почему-то радиус разворота, по данным производителя, у них одинаковый…

Средний уровень шума в салоне, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость, км/ч (передача)		
	80 (V)	100 (V)	120 (V)
RENAULT LOGAN (II)	66,5	70,7	72,7
RENAULT SANDERO (II)	68,4	71,9	75,1

ОПЯТА ПО ОСЕНИ СЧИТАЮТ

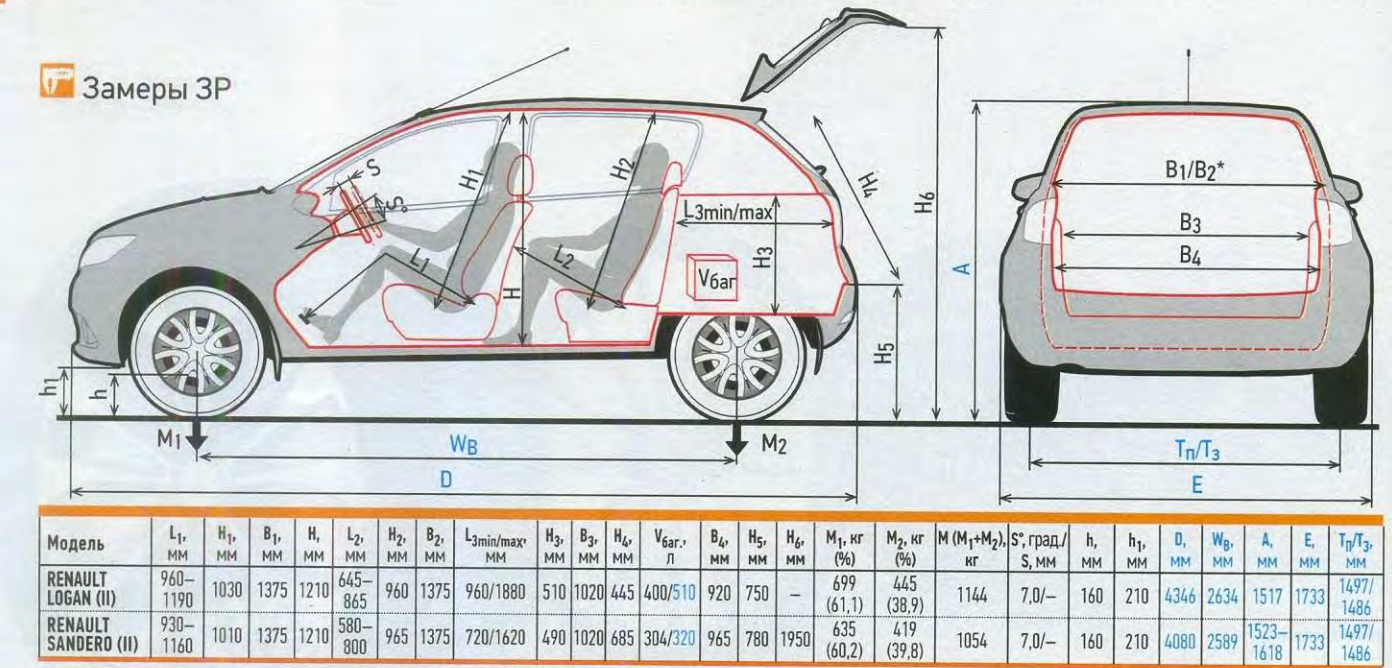
Итак, время забыть об эмоциях и покопаться в прайс-листах. Очень увлекательный процесс!

Например, есть совпадения почти точь-в-точь. Базовая цена нашего «Сандеро» с 75-сильным мотором объемом 1,2 л – 429 тысяч рублей. А у «Логана» за 428 тысяч – 102-сильный 1.6. Прыжок на две ступеньки вверх – при одинаковых ценах! Что же мы получаем,

Данные производителя

Модель	RENAULT	
	LOGAN (II)	SANDERO (II)
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Снаряженная/полная масса, кг	1127/1545	1044/1510
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,5	14,5
Максимальная скорость, км/ч	180	156
Радиус поворота, м	5,0	
Топливо/запас топлива, л	A95/50	
Расход топлива: город./загород./смешанный цикл, л/100 км	9,4/5,8/7,1	7,7/5,1/6,0
Выбросы CO_2, г/км	167	139
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	
Расположение	спереди поперечно	
Конфигурация/число клапанов	P4/16	
Рабочий объем, см³	1598	1149
Степень сжатия	9,8	
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	75/102 5750	55/75 5500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	145 3750	107 4250
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	переднеприводная	
Коробка передач	M5	
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,73/2,05/1,39/1,03/0,76/3,55	3,73/2,05/1,39/1,03/0,80/3,55
Главная передача	4,50	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное, с гидроусилителем	
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/барабанные	
Размер шин	185/65R15	

Замеры ЗР



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	B_4, мм	H_5, мм	H_6, мм	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./ S, мм	h, мм	h_1, мм	D, мм	W_B, мм	A, мм	E, мм	$T_п/T_з$, мм
RENAULT LOGAN (II)	960–1190	1030	1375	1210	645–865	960	1375	960/1880	510	1020	445	400/510	920	750	–	699 (61,1)	445 (38,9)	1144	7,0/–	160	210	4346	2634	1517	1733	1497/1486
RENAULT SANDERO (II)	930–1160	1010	1375	1210	580–800	965	1375	720/1620	490	1020	685	304/320	965	780	1950	635 (60,2)	419 (39,8)	1054	7,0/–	160	210	4080	2589	1523–1618	1733	1497/1486

*По первому ряду сидений/по второму. Синий цвет – данные производителя.









Мы «нашли» в багажнике «Сандеро» на 190 л меньше полезного объема, чем в «Логане». Хэтчбек отыграется бо́льшим проемом и размещением длинномеров.

отдавая лишнюю тысячу целковых и совсем не лишние 27 «лошадок»?

Обе машины будут в комплектации «Конфор», но при этом на «Сандеро» уже есть противотуманки (покупателю «Логана» придется отдать за них дополнительно 5000 рублей), круиз-контроль (оппонент бессильно сжимает кулаки), складная спинка заднего сиденья и вторая подушка безопасности (покупатель «Логана» нервно закуривает и готовит 9000 рублей за пакет безопасности с такой же задней спинкой и нормальными подголовниками). На каждую машину можно прикупить по зимнему пакету (11 тысяч и 14 тысяч рублей соответственно) – это обогрев сидений и зеркал, а для «Логана» еще и обогреваемое ветровое стекло.

Остальные радости жизни вроде кондиционера (25 тысяч), металлика (8 тысяч) и прочих приятностей одинаково доступны обоим.

Итак, при равной цене с «Логаном» 1,2-литровый «Сандеро» будет вполне «европейцем» – с более полным набором устройств безопасности и комфорта. Но – с мотором на две ступеньки ниже…

Проверим этот вывод еще одним примером. Вновь почти одинаковые цены: 454 тысячи стоит «Сандеро» с максимальным мотором 1.6 (102 л.с.) и 456 тысяч просят за «Логан» со средним в гамме двигателем того же объема (1,6 л, 82 л.с.). Хэтчбек будет в уже знакомой нам комплектации «Конфор», а седан шагнет на следующую ступень – «Привилеж»: бортокомпьютер, кондиционер, задние электростеклоподъемники, навигация за смешные 10 тысяч рублей, противотуманные фары… В общем, минус мотор, плюс комфорт.

Ну и на сладкое давайте возьмем машины с равными моторами объемом 1,6 л. Разница между «Сандеро» и «Логаном» (комплектации берем с одинаковыми названиями и незначительными различиями в списках оснащения) составит примерно 30 тысяч рублей – в пользу седана. Итого: минус 30 тысяч, плюс практичность хэтчбека. Как и прежде, две ступеньки, только на разных лестницах. ЗР

Комплектации и цены моделей Renault, руб.

Модель	1,2 л/75 л.с.		1,6 л/82 л.с.				1,6 л/102 л.с.		
	Access	Confort	Access	Confort	Privilege	Luxe Privilege	Confort	Privilege	Luxe Privilege
SANDERO	380 000	429 000	385 000	434 000	488 000	–	454 000	508 000	–
LOGAN	–	–	355 000	408 000	456 000	495 000	428 000	476 000	515 000



ОДНОФАМИЛЬЦЫ

Обслуживаем автомобили Honda Civic девятого поколения | **Автор** Стас Панин

Обычно различия в обслуживании автомобилей одной модели с кузовами седан и хэтчбек сводятся к соответствующим особенностям задней светотехники. Но в случае с «Хондой-Сивик» впору говорить о двух разных машинах.

Напомним, что ремонтопригодность мы оцениваем в баллах. Они соответствуют суммарным нормочасам (по официальной сетке), затраченным на проведение определенных операций.

Honda Civic

ДЕБЮТ: январь 2011 года
КУЗОВА: седан, 5-дверный хэтчбек
ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,8 л, 141 л.с.
КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: М6, А5
ПРИВОД: передний
КОМПЛЕКТАЦИИ: Elegance, Lifestyle, Executive, Premium
ЦЕНЫ: 829 000–1 129 000 руб.

ОДИН В ОДИН

На наш рынок «Сивик» поставляется только с бензиновым мотором объемом 1,8 л (141 л.с.), который перекочевал с машины предыдущего поколения. Цепной привод ГРМ рассчитан на весь срок службы двигателя и не требует обслуживания. Хотя и вынужденная замена цепи не вызовет проблем: для выставления меток на валах специнструмент не нужен – с этой операцией справится и человек без большого опыта.

Привод навесного оборудования до неприличия прост. У ролика-натяжителя очень удобный механизм ослабления, а сам ремень можно поменять даже сверху, не снимая дополнительных элементов. Его замена не предусмотрена регламентом, но обычно минимальный ресурс составляет 100 000 км.

Индивидуальные катушки свечей зажигания – в свободном доступе. Они закреплены болтами «на 10», а сами иридиевые свечи сделаны под головку «на 16». Интервал замены – 120 000 км.

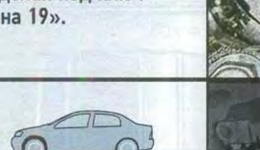
Для замены воздушного фильтра двигателя достаточно приподнять крышку его корпуса. У хэтчбека верхняя перегородка моторного отсека расположена выше, чем у седана, соответственно и крышку можно поднять выше, а это облегчает процедуру. Регламент замены – через каждые 30 000 км.

А в целом разница в компоновке подкапотного пространства седана и хэтчбека сводится к мелочам.

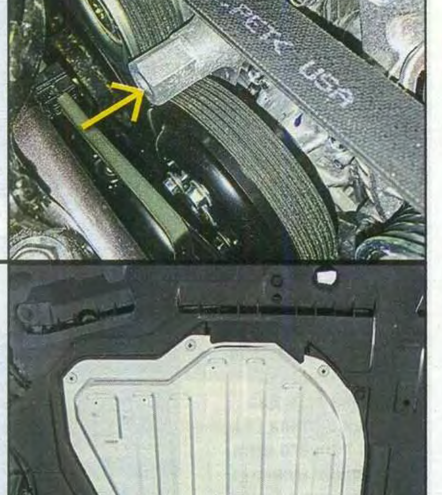
Замена АКБ не представляет проблемы даже зимой. Она прижата только планкой, закрепленной на двух длинных шпильках гайками «на 10», – и никакого ломкого пластика. На минусовую клемму посажен датчик зарядки батареи, но его не нужно трогать – достаточно ослабить только саму клемму. В редких случаях при долгом отключении батареи придется вводить



Шестигранник (■) для ослабления ролика-натяжителя навесного ремня сделан под ключ «на 19».



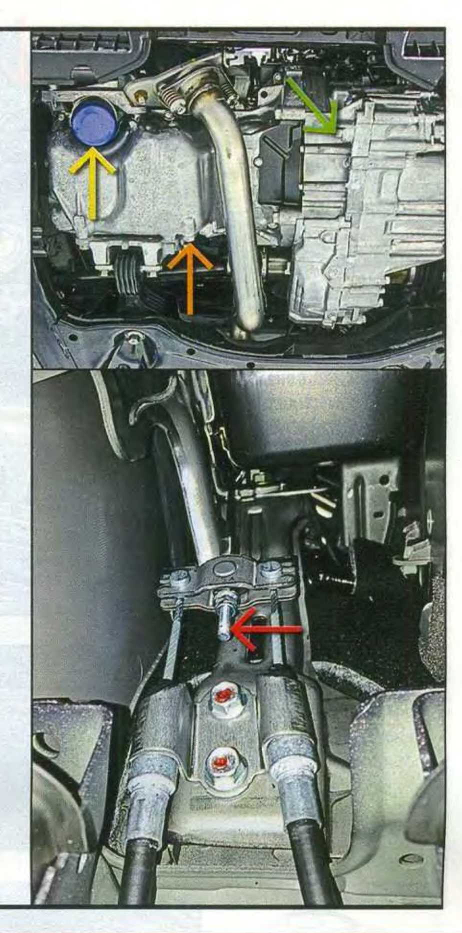
Развитые пластиковые пыльники двигателя у седана и у хэтчбека различаются незначительно. Для замены масла в моторе и автомате достаточно снять только большую тонкую металлическую пластину. А в случае механической коробки нужно демонтировать весь пыльник.





Сливная пробка двигателя (■) – под ключ «на 17». Доступ к масляному фильтру (■) свободный. Сливная пробка автомата (■) – под квадрат ⅜ дюйма.

Механизм регулировки ручника (■) спрятан за задней крышкой центральной консоли. Она закреплена на внутренних защелках – нужно подцепить снизу и вынуть. Операция простая.







Разъем катушки зажигания – с простым фиксатором. Нажимаем на язычок (■) и снимаем колодку.

Крышка воздушного фильтра двигателя закреплена на трех защелках. Ручка масляного щупа автоматической коробки (■) у хэтчбека выведена достаточно высоко. А у седана она почему-то очень короткая.



На крышке подкапотного блока предохранителей есть пиктограммы систем и запасные защитники цепей.





Салонный блок предохранителей расположен слева под торпедо. Причем обозначения систем есть только у седана, а запасных предохранителей нет у обоих.



Сливная пробка радиатора двигателя напоминает штуцер. В пластиковом пыльнике под пробкой сделано сквозное отверстие.





В качестве запаски доступна только докатка. У седана весь инструмент лежит в лотке на колесе, а у хэтчбека – в обшивке багажника.





Салонный фильтр расположен за бардачком. Его крышка закреплена двумя защелками по бокам, которые нужно просто сжать к центру. Интервал замены фильтра – 30 000 км.

По бокам перчаточного ящика седана есть два ограничителя (■). Для полного откидывания нужно сжать его с боков, благо пластик очень податливый.

Бардачок хэтчбека в дополнение к ограничителям снабдили еще и амортизатором – сначала снимаем простое крепление амортизатора. Пластик бардачка довольно жесткий, поэтому сжимаем его стенки и поочередно выводим ограничители из зацепления.





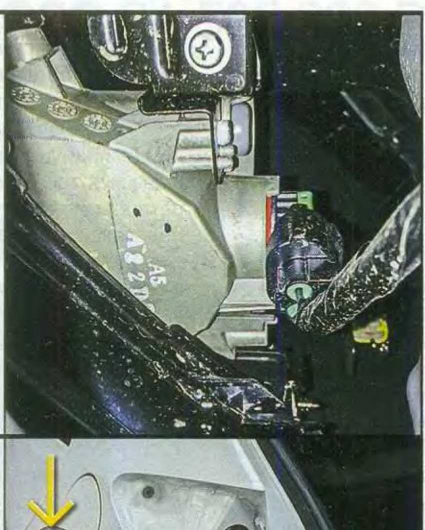
Фиксация задней и передних щеток стеклоочистителя идентична и довольно проста. Откидываем замок (■), сдвигаем щетку к поводку и снимаем ее с последнего.



Для хорошего доступа к лампам фонаря обшивку багажника можно смело отгибать. Она податливая – не деформируете даже при желании.

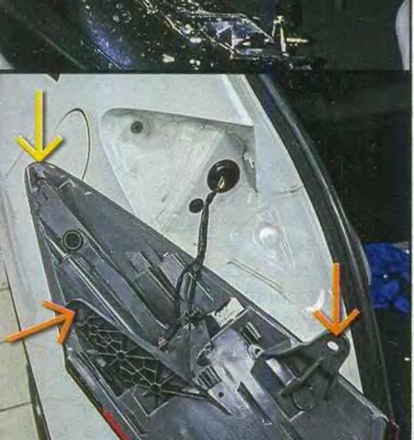


➲ Лампы в передних противотуманках меняем снизу или со стороны колеса, частично сняв крепления пыльника бампера или подкрылка.





➲ Фонарь в крыле хэтчбека закреплен на двух болтах (■) и одной направляющей (■). Усилия при снятии маленькие. Осторожность надо проявить только при демонтаже накладки над болтами: ее внутренние зажимы довольно хрупкие.





➲ Корпус подсветки номера вынимаем, сдвинув вправо. На нем есть подсказки в виде стрелки и слóва *REMOVE* (снятие)(■). Далее снимаем его с разъема и разбираем на две части, сжав усики внутрь (■). Внешне эти элементы на седане и на хэтчбеке немного различаются, но смысл одинаковый.

➲ Лампа дополнительного стопа-сигнала седана расположена в верхней полке багажника. Доступ к ней полностью открыт. Для снятия разъема нажимаем на язычок фиксатора (■). У хэтчбека этот стоп-сигнал светодиодный.



Отдельные работы у дилера

Операция	Стоимость, руб.	Трудоемкость, нормочасы (1 нч = 2280 руб.*)
Замена масла в ДВС (с масляным фильтром)	912	0,4
Замена воздушного фильтра ДВС	228	0,1
Замена топливного фильтра: седан/хэтчбек	1596/3420	0,7/1,5
Замена салонного фильтра	228	0,1
Замена АКБ	456	0,2
Замена навесного ремня	684	0,3
Замена антифриза	1368	0,6
Замена ПТК	1596	0,7
Замена передних тормозных дисков	2280	1
Замена ЗТК: седан/хэтчбек	1596/2052	0,7/0,9
Замена задних тормозных дисков	2280	1
Регулировка ручника	912	0,4
Замена свечей	912	0,4
Замена масла МКП	912	0,4
Замена масла АКП	912	0,4
Замена передних щеток стеклоочистителя	228	0,1
Замена задней щетки стеклоочистителя	228	0,1
Замена одной лампы внешнего освещения	456	0,2
Замена тормозной жидкости	1368	0,6
Итого: седан/хэтчбек	**18 964/ 21 432**	**8,3/9,4**

Стоимость нормочаса плавающая и указана без учета действующих скидок.

код магнитолы, причем четкой зависимости от длительности нет.

Большие нарекания вызвал расширительный бачок системы охлаждения двигателя. Он расположен очень низко – под АКБ, рядом с левым вентилятором. На бачке нанесены риски минимального и максимального уровней. Их видно хорошо, а вот уровень жидкости сложно разглядеть без фонарика. К тому же инженеры слишком низко вывели заливную горловину бачка. Если на емкости с антифризом нет носика, часть жидкости непременно прольется мимо. А заливная крышка радиатора расположена удачно (не потеряешь ни капли), и даже до его сливной пробки можно дотянуться сверху. Интервал замены антифриза – 200 000 км или 10 лет, далее 100 000 км или 5 лет.

У механической коробки передач сливная пробка расположена под левым приводом и сделана под квадрат ⅜ дюйма, над ним размещена заливная пробка под ключ «на 17». Всё как обычно: заливаем масло, пока не польется из заливного и одновременно из контрольного отверстия. Удивил лишь малый интервал замены масла – 60 000 км. Впрочем, для коробки это благо.

Производитель позаботился и о гидромеханическом автомате: регламент замены масла – через каждые 45 000 км. Операция очень простая, как в старые добрые времена. Снизу есть нормальная сливная пробка, а сверху – масляный щуп, через отверстие которого заливается масло. На щупе сделаны риски для проверки уровня на прогретой коробке.

ЗАЗЕРКАЛЬЕ

При всей схожести узлов в подкапотном пространстве в остальном седан и хэтчбек разительно отличаются друг от друга (так было и у машин предыдущего поколения). Передние панели салона разные. В задней подвеске – балка у хэтчбека и многорычажка у седана. У седана топливный бак привычно размещен под задним рядом сидений, а у его странного брата – под передним! Чтобы заменить топливный фильтр, который встроен в насос, у хэтчбека придется снимать центральную консоль… Операция не очень сложная, но факт остается фактом. Технологические отверстия в полу обоих кузовов достаточно большие, чтобы свободно вынуть насос. Он закреплен крышкой, для которой нужен специальный съемник. Насос надо полностью разобрать для замены фильтра. Без опыта с этой операцией лучше не связываться – дороже станет. Интервал замены – 90 000 км.

Не меньше удивили и разные тормозные механизмы. Если у других моделей это обычно связано с неодинаковой мощностью моторов, то в случае «сивиков» логика неясна. У обеих машин дисковые тормоза по кругу, но при этом разная конструкция и толщина тормозных дисков, оригинальные скобы, суппорты и колодки! При обслуживании тормозных механизмов вопрос о том, какой у вас тип кузова, уже не кажется таким уж неуместным – не правда ли? Технология замены элементов идентична, просто крепления разные. У седана передние суппорты закреплены болтами «на 14», а задние – «на 12». У хэтчбека вместо них применены направляющие под шестигранник «на 7». Интервал замены тормозной жидкости больше, чем у большинства марок, – 45 000 км или 3 года.

Передняя оптика тоже разная, но на процессе замены ламп это не отразилось. Все патроны закрепляются поворотом. Доступ к ним сильно ограничен, но снимать фары тоже не вариант – придется демонтировать бампер. Лампы во внешних углах фар меняем через подкрылки. Бывает и такое! Остальные – как обычно. Справа мешает заливная горловина бачка омывателя, но ее можно вынуть. Слева доступ ограничивают АКБ и маленькая пластиковая накладка между ней и блоком предохранителей. Последняя закреплена на двух простых клипсах, а батарею натренированные сервисмены и не трогают.

Задняя оптика хэтчбека наполовину диодная, обычных ламп у него раза в два меньше, чем у седана. У обоих все патроны фиксируются поворотом, кроме подсветки номера. В случае отказа диодов элементы оптики придется менять в сборе. Лампы в фонарях, что в крышке багажника хэтчбека, меняем через удобные заглушки в обшивке. А элементы в крыльях придется снимать, поскольку никаких технологических отверстий нет. Для замены ламп подсветки номера у хэтчбека и у седана вынимаем снаружи их корпусы.

У седана для замены ламп в фонарях в крышке багажника достаточно отогнуть его обшивку. Если доступа все же недостаточно, то можно снять несколько ближайших клипс. То есть полностью демонтировать обшивку не нужно. Похожая история и с фонарями в крыльях. Вынимаем несколько клипс и отгибаем обшивку, и это очень просто.

Задние противотуманки у обеих машин расположены в бампере: у седана по центру, а у хэтчбека слева (справа стоит световозвращатель). Для замены ламп нужно подлезать изнутри, их патроны фиксируются поворотом. У седана очень мешает буксировочный крюк: придется вынуть две ближайшие клипсы крепления бампера и немного его отогнуть. У хэтчбека нужно снять пыльник бампера под противотуманкой. ЗР

Благодарим за помощь в подготовке материала техцентр «Аояма Моторс» (на Боровском шоссе).

ИТОГ

Для общей оценки «Сивика» возьмем средний балл в исполнении седана и хэтчбека – 8,85. Такого хорошего показателя еще не было! Можно сколько угодно удивляться нелогичным различиям двух автомобилей (чего стоит бензобак под передними сиденьями у хэтчбека!), но простота и продуманность обслуживания расставляет всё на свои места.



ТЕСТЫ





В ПРОГНОЗЕ – СНЕГ И ХОЛОД

10 комплектов фрикционных шин трех ценовых категорий для автомобилей гольф-класса | **От** 3370 до 5840 рублей за штуку | **Автор** Сергей Мишин и шинная тест-группа ЗР

Результаты теста среди топовых, средних и бюджетных шин нас удивили. В каждой из этих групп разница между конкурентами в итоговых результатах не превышала двух процентов. Такое впечатление, что компании шпионили друг за другом и выдали «согласованный» продукт.

В категории «Топ» впереди всех модель «Нокиан-Хаккапелита R2», разработанная в Финляндии и сделанная в России (920 баллов). Лидирующие сцепные свойства на льду и на снегу, чуть разбавленные средним торможением на асфальте, показывают, что перед нами отличная зимняя шина. Понятная управляемость, завидная проходимость и четкое следование курсу на заснеженной дороге. Но наши дотошные эксперты предъявили замечания к комфортности езды на шинах «Нокиан» и их способности удерживать курс на асфальте. Купить «Хаккапелиту R2» можно за 5830 рублей.

Вторую позицию заняла новинка фирмы «Континенталь» – «КонтиВикингКонтакт» шестого поколения (914 баллов). Разница с «Нокиан» минимальная, а баланс сдвинут в сторону заснеженных дорог: курсовая устойчивость на зимнике идеальна. Плата за это – посредственная проходимость и не самый четкий курс на асфальте. Последнее объясняется очень мягкой смесью протектора: 47 единиц по Шору – это своеобразный рекорд. Торможение на сухом асфальте чуть лучше, чем у «русского финна». Цена – 5700 рублей.

Далеко не новый «Мишлен Икс-Айс 3» набрал 906 баллов, что позволило ему удержаться на подиуме.

ТЕПЛО-ХОЛОДНО

Немного об условиях испытаний. Мы тестируем шины на полигоне АВТОВАЗа – в Поволжском регионе, на границе Самарской и Ульяновской областей, рядом с деревней Сосновкой. Время зимних испытаний – с конца января до начала мая.

Самый сильный мороз (–27...–23 °С) пришелся на упражнение «переставка». Замеры на «белых», заснеженных дорогах проводили при –21...–16 °С, а на «черных», то есть асфальтовых, сопротивление качению и торможение на сухой и мокрой дорогах оценивали при температуре +8 ...+10 °С.

Результаты испытаний нешипованных шин 205/55R16

Марка, модель		10 место Kumho I'Zen KW31	9 место Cordiant Winter Drive	8 место Toyo Observe GSi-5	7 место Pirelli Ice Control
Место изготовления		Южная Корея	Россия	Япония	Китай
Индексы грузоподъемности и скорости		91R (615 кг; 170 км/ч)	94T (670 кг; 190 км/ч)	94T (670 кг;190 км/ч)	91Q (615 кг;160 км/ч)
Рисунок протектора		направленный	асимметричный	направленный	направленный
Глубина рисунка по ширине, мм		7,4–8,6	8,6–9,0	8,9–9,1	8,5–8,7
Твердость резины по Шору, ед.		56	52	54	53
Масса шины, кг		9,3	9,8	9,7	10,0
Средняя цена в интернет-магазинах, руб.		3670	3370	3990	4500
Цена/качество		4,42	3,98	4,60	5,18
БЕЗОПАСНОСТЬ: ЗАМЕРЫ СЦЕПНЫХ СВОЙСТВ					
Тормозной путь (30–5 км/ч) на льду	м	21,4	20,2	19,9	18,9
Максимум 120 баллов	баллы	102,1	108,1	109,7	115,6
Время прохождения ледового круга	с	17,8	17,6	16,5	17,1
Максимум 100 баллов	баллы	89,9	90,9	97,0	93,6
Время разгона (0–30 км/ч) на льду	с	11,1	10,0	9,6	10,0
Максимум 40 баллов	баллы	33,9	37,6	39,2	37,6
Тормозной путь (30–5 км/ч) на снегу	м	11,3	10,3	10,5	10,3
Максимум 110 баллов	баллы	94,4	103,6	101,6	103,6
Скорость выполнения переставки на снегу	км/ч	39,3	42,8	42,5	44,0
Максимум 90 баллов	баллы	74,9	81,6	81,0	83,9
Время разгона (0–30 км/ч) на снегу	с	5,7	4,7	5,2	4,4
Максимум 30 баллов	баллы	23,2	28,1	25,4	30
Тормозной путь (60–5 км/ч) на мокром асфальте	м	20,4	22,9	21,0	20,2
Максимум 100 баллов	баллы	92,6	82,5	90,0	93,5
Тормозной путь (80–5 км/ч) на сухом асфальте	м	31,5	34,5	33,0	32,3
Максимум 90 баллов	баллы	86,0	78,5	82,1	83,9
ПОВЕДЕНИЕ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА					
Управление разгоном на зимней (снег-лед) дороге	оценка	5	7	7	8
Максимум 20 баллов	баллы	10	14	14	16
Управляемость на зимней (снег-лед) дороге	оценка	6	7	7	7
Максимум 60 баллов	баллы	36	42	42	42
Проходимость в глубоком снегу	оценка	7	8	7	6
Максимум 50 баллов	баллы	35	40	35	30
Курсовая устойчивость на заснеженной дороге	оценка	7	6	7	6
Максимум 40 баллов	баллы	28	24	28	24
Курсовая устойчивость на асфальте	оценка	8	6	7	6
Максимум 40 баллов	баллы	32	24	28	24
КОМФОРТ: ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА					
Внутренний шум	оценка	7	6	7	6
Максимум 20 баллов	баллы	14	12	14	12
Плавность хода	оценка	6	6	6	6
Максимум 20 баллов	баллы	12	12	12	12
ЭКОЛОГИЧНОСТЬ: ЗАМЕРЫ РАСХОДА ТОПЛИВА					
Расход топлива при скорости 90 км/ч	л/100 км	6,5	6,5	6,4	6,5
Максимум 40 баллов	баллы	38,8	38,8	39,4	38,8
Расход топлива при скорости 60 км/ч	л/100 км	4,4	4,4	4,4	4,4
Максимум 30 баллов	баллы	28,6	28,6	28,6	28,6
Сумма начисленных баллов		**831**	**846**	**867**	**869**
+		Четкое следование курсу и неплохие тормозные свойства на асфальте, сносный уровень шума, средний расход топлива.	Хорошая проходимость, средний расход топлива.	Хороший разгон на льду, удовлетворительный уровень шума.	Лучший разгон на снегу, хорошие тормозные свойства на льду и на мокром асфальте.
–		Самые слабые сцепные свойства на снегу и на льду, сложная управляемость; жесткие.	Самые слабые тормозные свойства на асфальте, слабые тормозные свойства на льду, поперечное сцепление на льду и снегу; проблемное удержание курса, низкий уровень комфорта.	Слабое разгонное и поперечное сцепление на снегу; жесткие.	Невысокая проходимость, нечеткое следование курсу, низкий уровень комфорта.
Комментарий руководителя тест-группы Сергея Мишина		Подойдут для очищенных асфальтовых дорог.	Подойдут для слегка обледенелых и чуть заснеженных дорог, помогут в сугробах.	Раскроют свои лучшие качества на обледенелом асфальте и на очищенном.	Имеют неплохие сцепные свойства на любом покрытии, но недружелюбны к водителю.

6 место	5 место	4 место	3 место	2 место	1 место
Nordman RS	Bridgestone Blizzak VRX	Goodyear Ultra Grip Ice 2	Michelin X-Ice 3	Continental ContiVikingContact 6	Nokian Hakkapeliitta R2
Россия	Япония	Польша	Испания	Германия	Россия
94R (670 кг;170 км/ч)	91S (615 кг; 180 км/ч)	94T (670 кг; 190 км/ч)	94H (670 кг; 210 км/ч)	94T (670 кг; 190 км/ч)	94T (670 кг; 190 км/ч)
направленный	направленный	направленный	направленный	асимметричный	направленный
8,7–8,9	8,5–9,0	8,3–8,5	7,7–8,2	7,7–8,0	8,2–8,5
54	51	53	51	47	50
8,9	9,5	8,8	9,0	7,9	8,8
4020	4700	5100	5190	5700	5840
4,62	5,38	5,64	5,73	6,24	6,35
19,2	19,8	18,8	19,3	18,5	18,2
113,8	110,3	116,2	113,2	118,1	120
16,9	17,5	16,2	16,3	16,3	16,0
94,7	91,4	98,8	98,2	98,2	100
10,4	11,1	9,8	9,6	9,6	9,4
36,2	33,9	38,4	39,2	39,2	40
10,3	10,8	9,7	9,9	10,1	10,0
103,6	98,9	110	107,8	105,6	106,7
44,3	45,2	45,8	45,6	46,5	47,2
84,5	86,2	87,3	86,9	88,7	90
4,7	4,6	4,5	4,4	4,4	4,4
28,1	28,7	29,3	30	30	30
21,2	20,9	18,9	20,4	20,8	21,1
89,2	90,4	100	92,6	90,9	89,6
32,5	31,0	30,1	32,1	31,5	33,0
83,4	87,4	90	84,4	86,0	82,1
6	7	7	7	8	8
12	14	14	14	16	16
7	8	7	8	8	8
42	48	42	48	48	48
7	7	6	7	7	8
35	35	30	35	35	40
7	7	7	7	9	8
28	28	28	28	36	32
6	8	7	8	6	7
24	32	28	32	24	28
7	6	6	7	7	7
14	12	12	14	14	14
7	6	6	7	7	7
14	12	12	14	14	14
6,4	6,6	6,4	6,4	6,3	6,3
39,4	38,2	39,4	39,4	40	40
4,3	4,5	4,3	4,3	4,2	4,2
29,3	28,0	29,3	29,3	30	30
871	**874**	**905**	**906**	**914**	**920**
Удовлетворительный уровень комфорта, хороший баланс всех характеристик.	Хорошие тормозные свойства на сухом асфальте и четкое следование курсу, понятная управляемость на зимней дороге.	Лидирующие тормозные свойства на снегу и на асфальте, очень хорошие тормозные свойства и поперечное сцепление на льду.	Высокие сцепные свойства на снегу, льду и мокром асфальте, понятная управляемость, четкий курс на асфальте.	Отменная курсовая устойчивость на заснеженной дороге, высокие сцепные свойства на снегу и на льду, понятная управляемость, низкий расход топлива.	Сцепные свойства на снегу и на льду лучшие в тесте, понятная управляемость, хорошая проходимость; экономичны.
Нечеткое следование курсу на асфальте.	Посредственные тормозные свойства на снегу, разгон и поперечное сцепление на льду, низкий уровень комфорта.	Низкие проходимость и уровень комфорта, незначительные замечания к управляемости и курсовой устойчивости.	Средние тормозные свойства на сухом асфальте, незначительные замечания к комфортности и курсовой устойчивости на заснеженной дороге.	Неудовлетворительная курсовая устойчивость на асфальте, незначительные замечания относительно уровня комфорта.	Средние тормозные свойства на асфальте, незначительные замечания в адрес курсовой устойчивости на асфальте и комфортности.
Среди середнячков примечательны ровными, хорошо сбалансированными характеристиками.	Для любых зимних дорог.	Для любых зимних дорог, но свои лучшие качества раскроют на асфальте.	Для любых зимних дорог.	Для любых зимних дорог, помогут сэкономить топливо.	Для любых зимних дорог и бездорожья, помогут сэкономить топливо.





НУЖНА ЛИ ОБКАТКА?

Однозначно да! Во-первых, необходимо очистить массив объемного протектора от смазки, отставшей от пресс-формы. Во-вторых, снять первый тонкий слой резины, чтобы добраться до состава, определяющего заложенные в шину характеристики. Оптимальный вариант – активная езда по асфальту. Средний обкаточный пробег – не менее 300 км, но некоторые японские шины обретают максимальные сцепные свойства на льду после пробега 1000 км.

Новые «скандинавки» лучше ставить на машину еще осенью, когда среднесуточная температура падает до +5...+10 °С, а на дорогах нет снега и льда. Уже использованные шины после летнего хранения стоит слегка размять – покатать 70–100 км по асфальту, прежде чем выезжать на лед.



Ровная по всем характеристикам шина: экспертные оценки не опускаются ниже 7 баллов. При цене 5190 рублей «Мишлен Икс-Айс 3» выглядит привлекательнее двух лидеров по соотношению цены и качества (5,73).

Замыкает четверку топовых шин с 905 баллами новинка фирмы «Гудиер» – модель «Ультра Грип Айс 2». Акцент основных характеристик смещен на тормозные свойства: это лидер в тестах на снегу и на асфальте. Шины «Ультра Грип Айс 2» хороши на разгоне, не пасуют в поперечном сцеплении, но дали слабину в проходимости и просели в уровне комфорта: экспертам не понравилось громкое озвучивание дорожных неровностей и сильные вибрации, заставляющие обивку салона «разговаривать». Еще одно слабое место – тонкая боковина, которую легко повредить, притёршись к бордюру. За «Айс 2» просят 5100 рублей.

Далее следует группа середняков: на пятой позиции обосновалась новая шина «Бриджстоун-Близзак VRX» (874 балла). Она уступает топовым шинам в сцеплении на льду и на снегу, но хороша в торможении на сухом асфальте. С одной стороны, четкий курс на асфальте и понятная управляемость на зимней дороге, с другой – повышенный расход топлива и низкий уровень комфорта. Придирчивые эксперты отметили заметные вибрации в салоне и на органах управления, повышенный шум качения и гулкие шлепки шин по неровностям. Цена – 4700 рублей за штуку.

На шестой строчке уже неновый «Нордман-RS», заработавший 871 балл. (Наверняка «Нокиан» готовит замену на своей «второй линии». Давно пора выкатить обновленный фрикционный «Нордман».) У него протектор отслужившей свое «Хаккапелиты R», тем не менее это самый сбалансированный из хорошистов: все показатели средние и ни одного провала. Есть замечания к курсовой устойчивости на асфальте: информативность рулевого управления низкая, задняя ось слегка гуляет при мягкой смене полосы. Продают по 4020 рублей за штуку, а соотношение цены и качества – 4,62.

Седьмое место занимает шина «Пирелли-Айс Контрол» с 869 баллами. По всем характеристикам она чуть сильнее двух предыдущих середняков, но слабовата в «человеческом факторе»: на любой дороге рыскает из стороны в сторону, заставляя водителя постоянно корректировать курс (а руль при этом пустой и малоинформативный). Не жалует сугробы, шумит, гудит и трясет на любой дороге. Продается за 4500 рублей – дороговато.

Японская шина «Тойо-Обсерв GSi-5» – на восьмом месте с 867 баллами. Разница с «Бриджстоуном» всего 7 баллов (менее 1%). Сцепные свойства этих шин на снегу и на льду сопоставимы, но в торможении на сухом асфальте «Тойо» проигрывает земляку пару метров. Экспертные оценки всех параметров удовлетворительные, за исключением плавности хода: из-за зуда от дороги, передающегося на кузов и сиденья, оценка снижена до 6 баллов. В целом это неплохо сбалансированная шина. И цена не заоблачная – 3990 рублей.

В бюджетном сегменте впереди оказался «Кордиант-Винтер Драйв» – 846 баллов. Он слабоват на льду и на снегу, а на асфальте – среди



Выражаем признательность шинным компаниям-производителям, предоставившим на тест свою продукцию, а также сотрудникам полигона АВТОВАЗа и тольяттинскому «Волгашинторгу» за техническую поддержку. В тестировании шин Сергею Мишину ассистировали Антон АНАНЬЕВ, Вадим КОРАБЛЕВ, Юрий КУРОЧКИН, Евгений ЛАРИН, Антон МИШИН, Андрей ОБРАЗУМОВ, Валерий ПАВЛОВ и Дмитрий ТЕСТОВ.

отстающих. Слабой курсовой устойчивости и низкому уровню комфорта может противопоставить лишь хорошую проходимость и удовлетворительную управляемость. Но цена греет душу: всего 3370 рублей за штуку.

Замыкает десятку южнокорейская шина «Кумхо Ай-Зен KW31» (831 балл). Слабее всех на снегу и льду, и управляемость аховая. Но на асфальте эти шины отличились: продемонстрировали хорошие тормозные свойства и способность четко держать курс. Цена не кусается – 3670 рублей за штуку. **ЗР**

Индексы максимально допустимой нагрузки

Индекс нагрузки	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94
Допустимая нагрузка на одно колесо, кг	475	487	500	515	530	545	560	580	600	615	630	650	670

Примечание. Уменьшение нагрузки при движении со скоростью выше 210 км/ч рассчитывают по специальным коэффициентам.

Индексы максимально допустимой скорости

Индекс скорости	P	Q	R	S	T	H	V	W	Y
Скорость, км/ч	150	160	170	180	190	210	240	270	300

ТЕРРЕЙНОЗАВРЫ ДИКОГО ЗАПАДА

Новичок Jeep Cherokee | **Лидер** Land Rover Freelander 2 | **Автор** Максим Гомянин | **Фото** Александр Батыру

фото см. с. 35





Land Rover Freelander 2

Над проектом кроссовера под кодовым названием CB40 компания «Ровер груп» начала работать в конце 1980-х годов. «Фрилендер» дебютировал в 1997 году под опекой БМВ. Второе поколение появилось в 2007 году и уже пережило два рестайлинга.

ДВИГАТЕЛИ: дизельные, 2,2 л (150 и 190 л.с.); бензиновый, 2,0 л (240 л.с.)

ТРАНСМИССИЯ: 6-ступенчатые механика и автомат; полный привод

КОМПЛЕКТАЦИИ: S, XS, SE, HSE

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 344 000–1 991 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 2,0 л, 240 л.с., 6-ступенчатый автомат, полный привод, SE, опции, 1 843 646 руб.

ПРЕЗЕНТАЦИЯ: 2013, №2

Jeep Cherokee

Первый гражданский вседорожник по имени «Чероки» появился в 1974 году; его выпускали десять лет. Модель пережила смену трех поколений. Нынешнее – четвертое. Новый «Чероки» дебютировал в 2013 году под патронажем концерна «Фиат», которому принадлежит марка «Джип».

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 2,4 л (177 л.с.), 3,2 л (273 л.с.)

ТРАНСМИССИЯ: 9-ступенчатый автомат; передний или полный привод

КОМПЛЕКТАЦИИ: Sport, Longitude, Trailhawk, Limited

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 1 390 000–1 990 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 3,2 л, 273 л.с., 9-ступенчатый автомат, полный привод, Limited, опции, 2 360 000 руб.

ПРЕЗЕНТАЦИЯ: 2014, № 6

Война английских колонистов с индейцами отгремела в XVII веке. Но истории свойственно повторяться – правда, в ином контексте и в другом месте.

«Ленд-Ровер» давно чувствует себя в России как дома, и у него есть чем защитить свою долю рынка. В 2013 году продажи выросли на 10%! Прибавил и собственно «Фрилендер»: хозяев нашли свыше 5000 машин. В активе кроссовера неплохой внедорожный потенциал, да и на легендарный бренд покупатели хорошо клюют.

«Джип-Чероки», словно коварный краснокожий, намерен свергнуть «свободолюбивого» конкурента. Что в его арсенале?


От привычного в прошлом аскетизма «Джипа» не осталось и следа. Интерьер богат и современен.


Ярко и свежо! В движении показания приборов хорошо читаются, а на цветной экран выводится масса нужной информации.

Сенсорные клавиши обогрева, вентиляции передних сидений, а также функция обогрева руля вынесены на 8,4-дюймовый экран.



Во-первых, это с иголочки новая машина, а «Фрилендеру» сто лет в обед. Во-вторых, на российском рынке переднеприводный «фрил» не предлагают, а «Чероки» с такой трансмиссией есть, и это неплохая ценовая завлекалочка. В-третьих, скоро к двум бензиновым моторам добавится 170-сильный дизель. Наконец, в гамме есть истинно внедорожная версия «Трейлхок»: помимо стандартной для полноприводных версий системы выбора режимов движения «селек-террейн» (Selec-Terrain) она подразумевает наличие двухступенчатой раздатки и блокировки дифференциала!

Последнее обстоятельство вскружило нам голову, но найти для теста грозный «Трейлхок» не удалось. Что ж, берем «Чероки» в самой богатой комплектации «Лимитед»: полный привод, топовый мотор (273 л.с.), девятиступенчатая автоматическая коробка (а другой и нет) и стандартная трансмиссия «селек-террейн». «Ленд-Ровер» скромнее и дешевле: в версии SE, с 240-сильным бензиновым мотором, шестиступенчатым автоматом и базовой вседорожной системой «террейн риспонс» (Terrain Response).

У обеих машин подключением заднего привода ведают электромагнитные муфты, так что здесь паритет.

НАСИЖЕННЫЕ МЕСТА

«Чероки» прежних поколений своими интерьерами напоминали жилища


В салоне «Фрилендера» царит классицизм с элементами снобизма – полная противоположность электронно-навороченному модерну «Чероки».


Простые линии и на панели приборов. Ее принимаешь как стандарт, но строгий геометрический порядок хочется разбавить творческим беспорядком.



Графика на цветном сенсорном дисплее проста и скучна, особенно в сравнении с джиповской. А вот в машинах более дорогих версий (ЗР, 2013, № 2) она нам понравилась.





Кнопочное управление системой «террейн риспонс» все же менее удобно, чем поворотная шайба, которая была у «Фрилендера» раньше.

Коснувшись длинной «металлической» клавиши на ступице руля, слышу клаксон. Стильно! Под рулем – клавиша включения обогрева баранки. А это уже практично.

Комплектации Land Rover Freelander 2.0 Si4

Комплектация	XS	SE	HSE
Начальная цена, руб.	1 550 000	1 758 000	1 991 000
Доступные опции			
Пуск двигателя кнопкой	базовое оснащение		
Кожаный салон	комбинированная отделка кожа/ткань	базовое оснащение	
Электроприводы водительского кресла	базовое оснащение		
Обогрев передних сидений	базовое оснащение		
Цвет металлик	25 000		
Аудиосистема Meridian с 11 динамиками	115 000 (в пакете Premium 1)	89 800 (в пакете Premium 2)	базовое оснащение
Люк с электроприводом	47 800		
Навигационная система	66 000		
Обогрев ветрового стекла	–	базовое оснащение	
Легкосплавные колеса	17 дюймов	18 дюймов	19 дюймов

Комплектации Jeep Cherokee 3.2 V6

Комплектация	Limited
Начальная цена, руб.	1 990 000
Доступные опции	
Пуск двигателя кнопкой	базовое оснащение
Кожаный салон	базовое оснащение
Электроприводы водительского кресла	базовое оснащение
Вентиляция передних сидений	базовое оснащение
Цвет металлик	25 000
Медиацентр Uconnect (8,4-дюймовый дисплей, навигация, MP3-проигрыватель, радио)	30 000
Панорамная крыша	60 000
Девять динамиков с сабвуфером	20 000
Система помощи при парковке с функцией остановки	10 000



Шайбу управления системой «селек-террейн» с четырьмя режимами движения разместили слева от селектора автомата.



Вот по такой дороге обе машины прошли уверенно. Понервничать пришлось лишь за «Джип», который цеплял брюхом грунт. «Ленд-Ровер» с его дорожным просветом в 220 мм проехал тут играючи.

Данные производителя

Модель	JEEP CHEROKEE	LAND ROVER FREELANDER 2
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Снаряженная/полная масса, кг	1892/2435	1775/2505
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,1	8,8
Максимальнаяскорость, км/ч	206	200
Радиус поворота, м	11,6	11,3
Топливо/запас топлива, л	А95/60	А95/70
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	12,4/8,4/10,6	13,5/7,5/9,6
Выбросы CO_2, г/км	178	224
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди поперечно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	V6/24	P4/16
Рабочий объем, см³	3239	1999
Степень сжатия	10,5	10,5
Мощность, кВт/л.с.	204/273 при 6500 об/мин	177/240 при 5500 об/мин
Крутящий момент, Н·м	315 при 4300 об/мин	340 при 1750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	А9	А6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/VII/VIII/IX/з.х.	4,71/2,84/1,91/1,38/1,00/0,81/0,70/0,58/0,48/3,83	4,15/2,37/1,56/1,16/0,86/0,69/–/–/–/3,39
Главная передача	3,25	3,75
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/многорычажная	«Мак-Ферсон»/многорычажная
Рулевое управление	реечное с электроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: спереди/сзади	дисковые вентилируемые/дисковые	дисковые вентилируемые/дисковые
Размер шин	225/55R18	235/60R18

коренных жителей Северной Америки. Функционально, но бедно. Новый «Джип» порвал с предками и зажил богато, обставив «вигвам» отличными кожаными креслами с двухуровневой вентиляцией, обогревом и памятью. Глушишь двигатель – и водительское сиденье отъезжает назад, облегчая выход. А при пуске мотора оно вспоминает твои настройки. Приятно!

Центр управления функционалом – огромный монитор по центру передней панели. Подносишь к экрану палец, и сразу всплывают ярлычки: навигация, возможность подключения телефона, радио, настройки систем автомобиля… Тут всё! Нажав ярлычок «Комфорт», обнаружил кнопки обогрева и вентиляции сидений. Необычно. Я предпочел бы видеть эти клавиши на кресле или на водительской двери. Впрочем, это дело привычки.

У нового «Чероки» другое племя покупателей: обеспеченные и предпочитающие езду по асфальту. Для них и надпись на спице руля – *Since 1941*. Новые поклонники должны знать о богатой истории фирмы, которая отсчитывается с 1941 года, – ведь за нее тоже просят денежки! Как бы там ни было, салон хорош. Сюда приятно садиться: сжимать теплую кожу руля, наслаждаться качественным звучанием аудиосистемы, радоваться хорошему обзору и крупной картинке с камеры заднего вида.

«Фрилендер» на фоне «Чероки» скромен и чопорен. У плотных сидений достойный диапазон регулировки поясничного упора, двухуровневый

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Иван АВДЕЕНКО
владелец «Ленд-Ровера Фрилендер» (пробег 20 000 км)



За плечами полтора года эксплуатации «фрила», и положительных впечатлений гораздо больше, чем отрицательных. Решающим фактором при выборе стало отличное поведение машины на гравийке. Перепробовал много автомобилей и понял, что «Фрилендер» вне конкуренции.

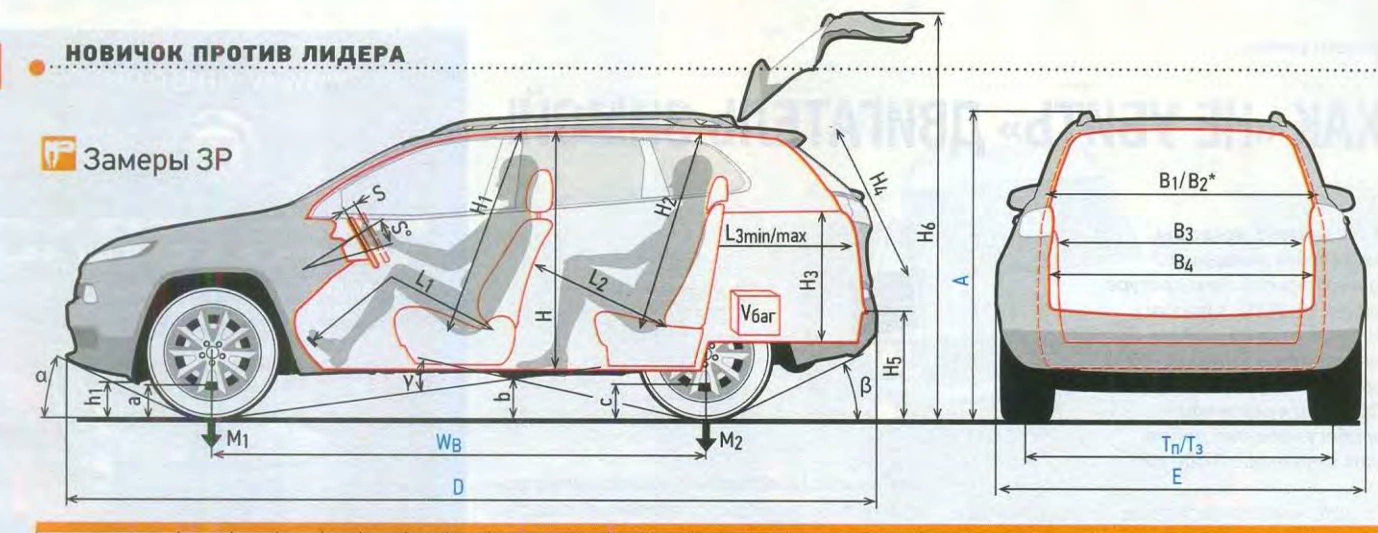
При росте 175 см сажусь в машину без проблем, да и в целом посадка удобная.

Есть вопросы к задней подвеске. На мелких неровностях стойки глухо стучат, хотя и не пробивают. Дилер уверяет, что это беда всех «фрилендеров».

Зимой при –15 °С гудят подшипники передних ступиц, пока не прогреется смазка.

Я часто езжу за город и именно там понял, почему «фрил» называют вседорожником, а не кроссовером. Куда только я его не загонял! И «Ленд-Ровер» всегда довозил меня до пункта назначения. Полностью удовлетворяет размер транспортного налога, цены на страховку и ТО.

Замеры ЗР



Модель	L_1, мм	H_1, мм	B_1, мм	H, мм	L_2, мм	H_2, мм	B_2, мм	$L_{3min/max}$, мм	H_3, мм	B_3, мм	H_4, мм	$V_{баг.}$, л	B_4, мм	H_5, мм	H_6, мм	M_1, кг (%)	M_2, кг (%)	M (M_1+M_2), кг	S°, град./ S, мм	h_1, мм	D, мм	W_B, мм	A, мм	E, мм	$T_п/T_з$, мм
JEEP CHEROKEE	970–1210	990	1465	1250	670–870	960	1410	860/1010/1875	420	1050	840	308/591	1035	780	1825	1085 (56,6)	832 (43,4)	1917	4,5/40	275	4625	2720	1710	1905	1595/1595
LAND ROVER FREELANDER 2	950–1155	1005	1465	1195	630–860	1005	1460	900/1600	410	1005	840	316/405	1110	820	1950	1078 (56,9)	817 (43,1)	1895	6,0/50	400	4500	2660	1740	1910	1600/1615

*По первому ряду сидений/по второму. *Синий цвет – данные производителя.*









обогрев с традиционными кнопками на центральной консоли. Клавиша обогрева руля размещена прямо под пальцами правой руки. Очень удобно! Управление климатом интуитивно понятно. Но где же память положения сидений? Ее нет.

Скромнее и графика монитора, а попытка включить навигацию потерпела фиаско. Кнопка есть, но софт не загружен. Навигатор, как и камера заднего вида, положен лишь машинам в самых дорогих версиях. Без особых споров и под аккомпанемент прекрасной опционной хай-фай-системы «Меридиан» мы пришли к логичному выводу: интерьер нужно модернизировать.

ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ ГЕОМЕТРИЯ

Угол въезда «Чероки» на 12,5° меньше, чем у «Фрилендера», поэтому на грунтовке нужно быть особенно осторожным. Можно не только задеть землю днищем, но и повредить декоративную накладку бампера.

Ходы подвесок «Ленд-Ровера» больше, чем у «Джипа», а угол съезда круче на 4,5°.

Параметры геометрической проходимости (замеры ЗР)

Модель	JEEP CHEROKEE	LAND ROVER FREELANDER 2
Просвет, мм		
a	185*	220*
b	205	260
c	195	220
Угол, град.		
α	21,0	33,5
β	27,0	36,0
γ	17,0	21,5

МНЕНИЕ ВЛАДЕЛЬЦА

Алексей ЗВЯГИНЦЕВ
владелец «Джипа-Чероки» (пробег 2000 км)

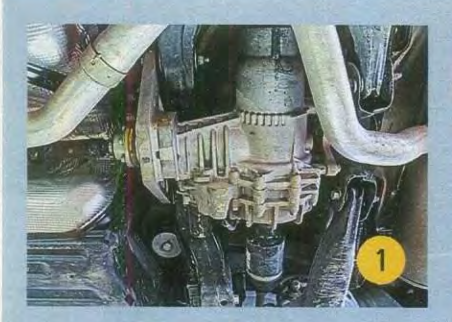


О марке «Джип», конечно, слышал, но никогда не смотрел ни на одну модель бренда как на потенциальную покупку. Перепробовал много разных машин, а к дилеру «Джипа» заглянул случайно. И полюбил автомобиль, что называется, глазами.

Езжу только по асфальту, потому оснащение «Трейлхок» не рассматривал. Выбрал «Лимитед» с 2,4-литровым мотором. Самый мощный двигатель брать не стал – и не пожалел. Это лишние переплаты за страховку, транспортный налог и бензин.

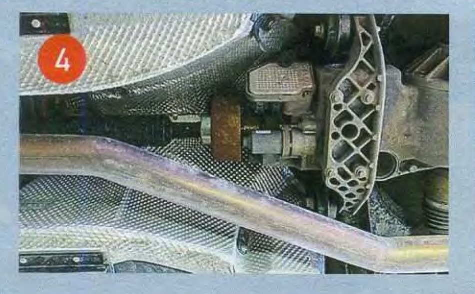
На трассе машина – самолет. С обгонами никогда проблем не было, тяги под педалью хоть отбавляй. Шасси очень хорошо сбалансировано. Подвеска такая, как надо, руль острый. Едешь и получаешь удовольствие.

Оснащение очень богатое, у других марок комплектации скуднее. В целом покупкой очень доволен.











ЛАССО ДЛЯ ГРЯЗИ

Задние оси обеих машин подключаются электромагнитными муфтами. Такая конструкция – норма для большинства кроссоверов. Механических блокировок нет. Мы посмотрели, как защищены агрегаты и моторный отсек. «Фрилендер» оказался вне конкуренции.

Муфта «Джипа» ❶ плотно прижата к кузову, потому повредить ее на бездорожье непросто, но всё портят торчащие провода, которые подходят к блоку управления муфтой ❷: оторвать их очень просто.

Защиты моторного отсека у «Чероки» фактически нет ❸. Мягкий экран убережет разве что от пыли. К тому же следы «пузотерства» после первого же выезда на грунтовку красноречиво говорят, что на бездорожье потенциал этого «Чероки» ограничен.

❹ У «Ленд-Ровера» подключением задней оси ведает муфта «Халдекс» четвертого поколения. Спрятана она очень надежно, а рядом проходит выпускная труба – зацепить чем-нибудь за муфту практически невозможно.

Моторный отсек «Фрилендера» ❺ защищает мощная стальная защита. С ней на бездорожье спокойнее.


«Чероки» превосходит «Ленд-Ровер» по максималке, но на разгоне – и по цифрам, и по ощущениям – «Фрилендер» чуть быстрее.


Сиденья «Джипа» плотные, с хорошей боковой поддержкой и функцией памяти. А вот поясничный упор скромен.


Задний ряд трансформируется: сиденье можно придвинуть ближе, но тогда взрослому будет некуда девать ноги. Воздуха над головой маловато, есть и туннель в ногах.

Средний уровень шума в салоне, дБА (замеры ЗР)

Модель	Скорость, км/ч (передача)			Максимум при разгоне 0–100 км/ч
	80 (D)	100 (D)	120 (D)	
JEEP CHEROKEE	62,2	64,2	67,2	73,7
LAND ROVER FREELANDER 2	66,6	67,2	70,2	72,2

ТРОПЫ ВОЙНЫ

«Чероки» достает из кобуры систему «селек-террейн», заряженную четырьмя «патронами» – режимами движения «авто», «снег», «спорт» и «песок/грязь». Мог быть еще один – «камни», но он является прерогативой версии «Трейлхок», которая подразумевает также «подрезанные» бамперы, понижающий ряд и увеличенный клиренс… Что же, придется воевать тем, что досталось!

Оружие «фрила» по убойной силе мощнее. В обойме системы «террейн риспонс» режимы «авто», «трава/гравий/снег», «грязь/колея», «песок». Плюс помощник спуска с горы, солидный дорожный просвет и небольшие свесы кузова.

«Джип» заезжает на косогор и тут же чиркает о грунт мягкой защитой днища. Она убережет разве что от пыли. Затем спускается по влажному от прошедшего дождя склону: легковые шины моментально замыливаются, корма начинает обгонять нос. Перед подъемом перевожу селектор в «песок/грязь» – в этом режиме уровень тяги максимальный. После


У кожаных сидений удобные подлокотники и хороший поясничный упор, но боковая поддержка скромная.


Сидящим сзади «Фрилендер» предлагает удобный диван с широким подлокотником и простор над головой.

недолгой пробуксовки шины находят зацеп, и «Чероки» вполне уверенно взбирается на подъем.

По этому же маршруту «Ленд-Ровер» идет играючи. Косогора «британец» не заметил, на спуске почти всё сделала электроника, мне же оставалось просто держаться за руль. Перед подъемом выбираю режим «грязь/колея». Двигатель держит повышенные обороты, реакции на газ острые. Небольшая пробуксовка в жиже – и «Фрилендер» на стратегической высоте. Как-то неправильно называть его кроссовером. Лучше – легкий вседорожник.

А «индеец» поддался соблазнам бледнолицых, и теперь у него в приоритете асфальт – во всяком случае, у версии без понижайки.

Мощный мотор напористо разгоняет «Чероки», и он легко мчит по прериям российских дорог. Плотная подвеска позволяет проходить повороты почти без кренов, у руля очень четкая обратная связь, а в салоне тихо. «Джип» стал одной крови с большинством оппонентов из Старого Света.

«Фрилендер», подгоняемый турботягой 240-сильного мотора, не отстает. Двигатель моментный, провалов в подаче тяги нет. Нажал газ – и тебя словно что-то подхватывает и уносит навстречу приключениям. По поведению на дороге оппоненты близки, но ходовая «Ленд-Ровера» лучше переваривает крупные ямы.

ЗОЛОТАЯ ЛИХОРАДКА

Переднеприводный «Чероки» оценен в 1 390 000 рублей. Базовый «Фрилендер» на 46 000 рублей дешевле, но он полноприводный. А вот в топовых оснащениях «Лимитед» и HSE цены соперников одинаковы. Так что история повторяется, война за покупателей разгорается с новой силой.

Сегодня в ней побеждает «англичанин», но как-нибудь мы обязательно сведем его с «американцем» в версии «Трейлхок» – и тогда посмотрим, у кого задрожит под ногами земля. ЗР

Сервис в цифрах

Модель	Периодичность ТО	Гарантия	Дилеры (СТОА)
JEEP CHEROKEE	15 000 км или 12 месяцев	2 года без ограничения пробега	48
LAND ROVER FREELANDER 2	13 000 км или 12 месяцев	3 года или 100 000 км	44



Сдвинув второй ряд кресел вперед, получаем дополнительные ниши для багажа. А сложенные спинки ложатся на подушки так, что образуется большая и ровная площадка. Под ней – полноразмерная запаска.



Если поднять подушки заднего дивана и опустить разрезную спинку, получим просторную площадку для перевозки длинномеров. Под полом «фрила» – полноразмерная запаска.



PS УЧТЕМ СТОИМОСТЬ

Вентиляция сидений, адаптивный круиз-контроль, панорамная крыша... Тестовый «Джип-Чероки» на **516 354 рублей** дороже «Фрилендера» и к тому же мощнее. Но «Ленд-Ровер» превосходит конкурента по динамике – и при этом его владелец платит меньший транспортный налог: **18 000 рублей** в год против **40 950 рублей** за «Чероки». Бензинчика «фрил» тоже кушает меньше: если верить маршрутным компьютерам, получилось **12 л/100 км** и **15,4 л/100 км** соответственно.

Разгон и максимальная скорость (замеры ЗР)

JEEP CHEROKEE — погрешность спидометра 2,2%

км/ч	20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	180	200	макс
с	1,3 с	2,5 с	4,1 с	6,1 с	8,6 с	12,0 с	16,3 с	22,9 с	32,8 с	59,0 с	207,4 км/ч

LAND ROVER FREELANDER — погрешность спидометра 6,5%

км/ч	20	40	60	80	100 км/ч	120	140	160	180	200	макс
с	1,0 с	2,3 с	3,9 с	5,9 с	8,5 с	11,7 с	16,0 с	22,4 с	32,7 с	61,6 с	202,6 км/ч

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

ЭЛАСТИЧНОСТЬ

	JEEP CHEROKEE	LAND ROVER FREELANDER
60-100 км/ч (D)	4,6 с	4,5 с
80-120 км/ч (D)	5,9 с	5,7 с

ВЫБЕГ

	JEEP CHEROKEE	LAND ROVER FREELANDER
120-50 км/ч	1507 м	1390 м
50-0 км/ч	693 м	574 м

ТОРМОЖЕНИЕ со 100 км/ч

	JEEP CHEROKEE	LAND ROVER FREELANDER
путь	40,5 м	40,8 м
замедление	9,53 м/с²	9,46 м/с²

Экспертная оценка автомобилей

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Промежуточная оценка	Поведение вне дороги			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация		Энерговооруженность	Выносливость	Ходы подвесок	
JEEP CHEROKEE	9	8	9	10	8	9	8	8	8	9	8	8	7	8	8	8,3	8	8	8	8,27
	↑ На асфальте – бизнес-джет: роскошный интерьер, удобные сиденья, продуманный грузовой отсек								↓ В комплектации Limited вседорожные возможности более чем скромны, а расход топлива великоват								В грязь? Не в этом оснащении!			
LAND ROVER FREELANDER 2	8	8	8	8	9	8	9	8	8	8	9	8	9	8	8	8,2	9	8	9	8,33
	↑ Хорошая динамика и плавность хода, простор в заднем ряду								↓ Морально устаревающий интерьер, мало электроники, что особенно заметно на фоне конкурента								По-прежнему остается мечтой джипера			

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретным соперником. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

СДЕЛАЙ САМ!

Nissan Terrano, Great Wall Hover H5 и «УАЗ-Патриот» за полярным кругом | **Авторы** Вадим Крючков и Сергей Зиновьев | **Фото** Константин Якубов

«УАЗ-Патриот»

2,7 л, 128 л.с., М5,
669 950 руб.

Прошел 4500 км (по одометру), съел 617 л, средний расход **13,7 л/100 км**

Nissan Terrano

2,0 л, 135 л.с., М6,
885 000 руб.

Прошел 4298 км (по одометру), съел 356 л, средний расход **8,3 л/100 км**



*Расход топлива замеряли доливом до полного бака.

Наездить 4000 км при некотором усердии можно и по окрестностям Москвы. Но все-таки нет лучшего способа познать автомобиль, чем дальнее путешествие. Желательно – по дорогам всех типов, которые только можно себе представить. А если отправиться на трех автомобилях, то их еще можно и сравнить!

Мы уже сводили эту подопытную троицу на полигоне в изнурительных условиях марафона «60 часов «За рулем» (ЗР, 2014, № 8). Нашли кое-какие слабые места и добились выдающегося расхода – далеко за 20 литров на сотню. Но то были особые, экстремальные условия. В реальной жизни мы не гоняем часами на предельной скорости. А вот дальние поездки с соблюдением Правил дорожного движения – дело обычное. И полноприводники – самая подходящая техника, если собираешься туда, где много неважнецких дорог. Таких краев в России полно. По нашему разумению, самое привлекательное направление – на север!

«Патриот», «Террано» и «Ховер Н5» командированы в поселок Ловозеро – сердце Кольского полуострова, в котором сосредоточено коренное население, саамы. Они разводят оленей, поют песни и пекут изумительный хлеб.

ВСЮДУ КЛИН

Одна из самых медленных и утомительных дорог страны – как ни странно, магистраль М10 «Россия». Та, что соединяет две столицы. К качеству асфальта (за исключением искалеченных ремонтом отрезков) и инфраструктуре особых претензий нет – «как везде». Но передвигаться по этой дороге – сущее мучение. В редакции есть счастливчики, коим однажды удалось доехать от Москвы до Питера всего за девять часов и «даже не застрять в пробке в Волочке». Но, братцы, у нас же машины XXI века, способные делать 700 верст за семь часов!

Насыщенное движение на Ленинградке (так ее называют москвичи) пробуждается в шесть утра. К девяти она уже труднопроходима из-за армады траков, везущих в Белокаменную провиант, новенькие легковушки и прочие надобности. Плюс участки сплошной «населёнки», светофоры… Жуть! Сверившись с пробочным интернет-сервисом, предпочли объехать Вышний Волочек по ухабистой сельской дороге – выиграли часа полтора как минимум.

За восемь часов мы одолели почти 600 км, потеряв полчаса в пробке под Клином (дальнобойное радио сообщило, что цистерна «встретилась» с эвакуатором). Не так уж плохо для каравана, в составе которого «стремительный» УАЗ. Но на обратный путь все же подыскали другой, более спокойный маршрут той же длины – через Тихвин, Бежецк и Кашин.

ВЕЗДЕХОД НА МАГИСТРАЛИ

Перед стартом всем заменили развалившиеся на «60 часах» узлы. В частности, УАЗ получил (по гарантии) новый кардан. Все машины прошли очередное техобслуживание и дополнительный предстартовый осмотр на подъемнике. Мы взяли

> У «Патриота» самые невнятные органы управления: тугие педали, пустоватый руль, загадочное расположение кнопок





с собой ремкомплекты для шин и запасные лампочки для фар: при покорении каменистых подъемов и щербатого грейдера могут пригодиться! Прихватили лопату, но лишь на всякий случай, поскольку залезать в тяжелую грязь и хлябь не планировали. Ну и надежный трос не забыли: мало ли куда занесет судьба «Ховер» и особенно «Террано» – тогда УАЗ всех вытащит. Если, конечно, вообще доедет до цели.

Все-таки «Патриот» – машина неординарная. Ему неудобны такие дистанции. Не хватает динамики на обгонах. Любит рыскать. При включении некоторых режимов вентиляции пугающе греется туннель трансмиссии (можно было бы использовать как печку, но в холодную погоду он, как назло, не греется). На скорости около 100 км/ч «Патриот» свистит зеркалами и начинает жадно хлебать топливо; запас хода на двух полных баках в таком режиме сокращается до 500 км с небольшим хвостиком. А ведь к топливораздаточной колонке машину приходится подгонять дважды – горловины бензобаков по-прежнему расположены с двух сторон. Все уже допили кофе, а Саша Крапивин продолжает исполнять зажигательный «танец с пистолетами». И при каждой остановке проверяет, не потеют ли мосты маслом.

У «Патриота» самые невнятные органы управления: тугие педали, пустоватый руль, загадочное расположение некоторых кнопок. Рычаг переключения передач иногда ищешь глазами – рука промахивается.

Теперь о хорошем. «Патриот» не тряский: неровности всех калибров прокатывает мягко. Именно УАЗ мы загрузили сумками, штативами

и канистрами – и место еще осталось! И именно он, что поразительно, порадовал самыми практичными и удобными сиденьями: нигде не жмет, не потеешь, спина в дальней поездке не устает. Кто бы мог подумать!

ИСТИНА ГДЕ-ТО РЯДОМ

После Чудова по срезке через Кириши двинулись на федеральную трассу



Александр Крапивин поборол все капризы «Патриота» с помощью липкой ленты.

М18 «Кола», устав от грохота самосвалов и верещания радар-детекторов (на Ленинградке плотность размещения камер фиксации нарушений очень высока). Сто, двести, триста километров – а «Кола» всё в том же великолепном состоянии! Гладкий асфальт, идеальная разметка, эстетичные панорамы. Трудно поверить, но она такая вся – от Питера до Мурманска. Даже не с чем сравнить. Ну, может быть, с М1 «Беларусь» – но Минка при этом вдвое короче.

Расстояния глотаются незаметно, глаза и мозги отдыхают. По мере удаления от Петрозаводска машин всё меньше, а фуры попадаются лишь изредка. АЗС и кафешки – еще реже, поэтому за остатком бензина в баках внимательно следим.

Чем дальше на север, тем меньше жилья и тем больше водоемов. В какой-то момент воды становится больше, чем суши. Красота невероятная!

Местное население ездит в основном на продукции тольяттинской «мануфактуры», традиционно много «логанов» и недорогих «корейцев». «Террано» попался только в первозданном виде – на автовозе среди «Х-трейлов» и «кашкаев». Он еще слишком молод, чтобы стать вездесущим. УАЗы, естественно, повсюду и всех моделей. А «ховеры», как выяснилось, весьма почитаемы именно в Мурманской области, причем многие оснащены фаркопами и таскают прицепы. Вероятно, тамошние покупатели видят в нем отличный компромисс между комфортом, ценой и проходимостью. По нашим субъективным ощущениям, они правы.

ОТНОСИТЕЛЬНЫЙ ЯПОНЕЦ

«Террано» в дороге мы через раз называли «Дастером» – ужасно навязчивый стереотип восприятия. Избавиться от него крайне трудно. С какой стороны ни зайди, этот «Ниссан» напоминает прародителя от «Рено». Даже работники автомойки в Кондопоге безошибочно определили – «Дастер».

«Террано» – самый легкий, экономичный и шустрый в нашей команде. Лучше всех разгоняется и тормозит. Разбитый асфальт, как и следовало ожидать, переносит хорошо. Хотя на кочках подбрасывает ездоков сильнее, чем УАЗ и «Ховер». Подвеска прекрасно сбалансирована. Он самый экономичный, собранный и аккуратный. И, в общем, самый легковой. Но в дальние многочасовые путешествия, кажется, лучше ехать в какой-нибудь другой машине.

Экономичность «Террано» относительна. Столько, сколько пристало такой небольшой машине, – около 7,2 л/100 км – он ест только за городом, в идеальных режимах движения «около 90». Если же часто обгонять или



Вадим Крючков постигал прелести кочевого образа жизни.

ЛЮДИ СЕВЕРА

Саамы – коренной европейский народ. Оленеводы, рыболовы и немного охотники. Численность ныне оценивают в 70–80 тысяч. Больше всего саамов осталось в Норвегии. В Мурманской области – небольшая община, менее двух тысяч человек.

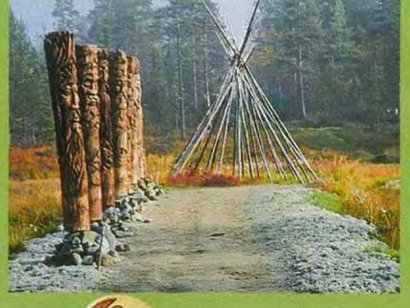
Испокон веков саамы вели кочевой образ жизни в полной гармонии с природой, мигрируя со стадами оленей по болотистой лесотундре, границ не ведали. Ныне оседлые – работают там, где есть работа. И стараются сохранить свою культуру.

Этому отчасти способствует госпрограмма поддержки малочисленных народов, но в основном всё держится на энтузиазме самих саамов. Близ Ловозера на аутентичном, не тронутом цивилизацией участке основана Самь-Сыйт (Саамская Деревня). По большому счету это музей под открытым небом, куда охотно едут туристы, в том числе скандинавы. Деревня со своим оленьим стадом. И клюква растет под ногами. Но по совместительству это еще и центр, где сохраняются язык и традиции, развиваются промыслы и ремесла.

Редакция благодарит председателя территориально-соседской общины «Самь-Сыйт» Ивана Головина за помощь в организации фотосьемки.



Традиционное жилище некогда кочевого народа называется кувакса.



Изначально саамы – язычники. В местах их стоянок находилось место идолам. И о шаманах они знают не понаслышке.



Максим Кадаков провел экспертную оценку не только автомобилей, но и горного мха.

толкаться по большим и маленьким городкам, средний расход подскакивает до 10 л/100 км.

Сиденье откровенно неудобное: подушка короткая, кожа «молодого дерматина» потливая. Кресло, руль и педали на редкость неудачно расположены друг относительно друга. Совсем не по-японски. А регулировки таковы, что найти оптимальную позу невозможно, и особенно это касается рослых водителей: либо еле достаешь до баранки, либо бьешься коленями об угловатый пластик.

У нашего «Террано» есть бортовой навигатор. Это здорово! Но он слишком низко установлен, а картография посредственная. И мы… да-да,



Простая деревянная кружка может стать произведением искусства, если оформлена в саамском стиле. Автор Игорь Барyткин.

Все предметы обихода саамы изготавливали сами. Ловозерские мастера хранят традиции. На фото – саамский нож работы Игоря Барyткина.



Пуговицы для саамской одежды тоже изготавливают вручную. Автор Денис Барудкин.

Умеренной глубины броды в речках с твердым дном и «Патриот», и его «менее серьезные» конкуренты преодолевают играючи, без подключения полного привода. Особых ухищрений не требуется: получится и ползком, и с разгона.

пользовались закрепленным на ветровом стекле «Гармином» – так удобнее.

Шестиступенчатая механическая коробка, видимо, заточена под турбодизель. В случае с нашим 2-литровым бензиновым мотором какая-то передача все время оказывается лишней; чаще всего с четвертой переходишь сразу на шестую. А трогаться с первой – беда. Педаль газа слишком чувствительна, отчего на низших передачах «Террано» нервно дергается при каждом переключении как вверх, так и вниз. Левая нога устает отлавливать нужный момент схватывания сцепления – чтобы хоть как-то сгладить трансмиссионные тычки.

Плохой асфальт вызывает сильный резонансный шум в салоне, хотя на гладком покрытии «Ниссан» вполне комфортен. Длина правого дворника недостаточная, и потому он оставляет грязным большой сектор со стороны пассажира. Тот вынужден или пригибать голову, или смотреть сквозь грязное стекло. У солнцезащитного козырька только два положения – закрыт или открыт. А в темноте обнаруживаешь, что еще и свет никудышный – и ближний, и дальний. Эти и прочие мелкие недостатки однозначно указывают на родство «Террано» с «Дастером». Так что путать их будут еще долго.

ПО СЛЕДАМ СТАЛКЕРА

Мы в Ловозере. Это небольшой рабочий поселок на берегу одноименного озера. Небольшой, но районного значения. Из пунктов общепита – только столовая (с 11:00 до 15:00 по будням). Судя по количеству лодочных гаражей, в каждой семье есть плавсредство. Неудивительно: в некоторые пункты можно добраться только по воде, а рыба – важная часть рациона.

Дорог тут вообще немного, и почти все ведут к рудникам. Часть их заброшена. Ландшафты напоминают Зону из фильма «Сталкер». По слухам, во времена СССР здесь проводили подземные ядерные взрывы, после чего якобы проявились какие-то аномалии, вплоть до оленей-мутантов. Счетчик Гейгера ничего опасного не показал, фон не выше, чем в центре Москвы.

Эти края полюбили поклонники офф-роуда: здесь множество каменистых бродов и грунтовок, на которых без лебедки не обойтись. Туда мы, конечно, не сунемся. Наш маршрут кроссоверный и ведет в горный массив Ловозерские тундры. Это классические



> «Ховер» поражает дисбалансом: самый тихий салон и самая звонкая подвеска

туристические места как для пеших, так и для автомобильных путешественников: мы встречали и рыболовов, и задорные группы на квадроциклах. Старинные геологические дорожки изрядно наезжены во всех направлениях – даже те, что ведут в тупики. Спутниковая карта здесь весьма полезна, а вот компасы могут внезапно подвести.

Забраться на плато Аллуайв, куда занесла нас судьба, задача несложная, главное – не заплутать. Даже «Террано» проехал немалую часть пути исключительно на переднем приводе (намеренно подключали задние колеса лишь в откровенно гиблых местах). Здесь уже высота над уровнем моря больше километра. Но нам хотелось попасть за перевал Геологов, чтобы увидеть труднодоступное Сейдозеро. Зачем? Не спрашивайте. Так положено. Хотя, может, и не следует туда соваться, ведь «сейд» в переводе с саамского – «священный». И хорошо, что туда нет ни одной проезжей дороги, – целее будете.

За вершину Ангвундасчорр (1126 м, и не пытайтесь запомнить название) прочно зацепилась туча. Перевал утонул в плавающем тумане, видимость переменчиво-скверная. Кругом однотипные камни всех размеров и ржавый мусор древних экспедиций. Пешая разведка по еле заметным следам



ВОСХОЖДЕНИЕ

Место: Ловозерские тундры, горы, лесные дорожки
Протяженность тестовой дороги: около 100 км

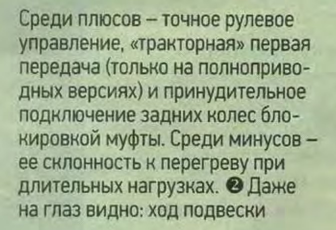
Твердое бездорожье по зубам не только УАЗу, но и кроссоверам. Здесь на камнях состязаются не столько трансмиссии, сколько подвески и дорожные просветы.











❶ **«Террано»** – самый легковой. Ход подвески относительно невелик, но клиренс вполне достаточен для преодоления гиблых мест ходом. А если нужно ехать аккуратно и медленно? Снова мучаешься с педалью газа: или пусто, или сразу густо – а прыжки на камнях нам ни к чему. Среди плюсов – точное рулевое управление, «тракторная» первая передача (только на полноприводных версиях) и принудительное подключение задних колес блокировкой муфты. Среди минусов – ее склонность к перегреву при длительных нагрузках. ❷ Даже на глаз видно: ход подвески **УАЗа** – самый большой. И вообще, ему чем хуже, тем лучше. Там, где «Террано» продирается с трудом, «Патриот» проедет как ни в чем не бывало. Зачастую даже подключать полный привод не требуется. ❸ **«Ховер»:** претензии не к ходу подвески, а к ее мягкости в целом. Именно раскачка приводит к чирканью о камни. Обидно, поскольку автомобиль оснащен трансмиссией с богатыми внедорожными возможностями. И Н5 лучше всех защищен снизу: мощные стальные листы укрывают все днище – картер двигателя, коробку передач и даже бензобак.

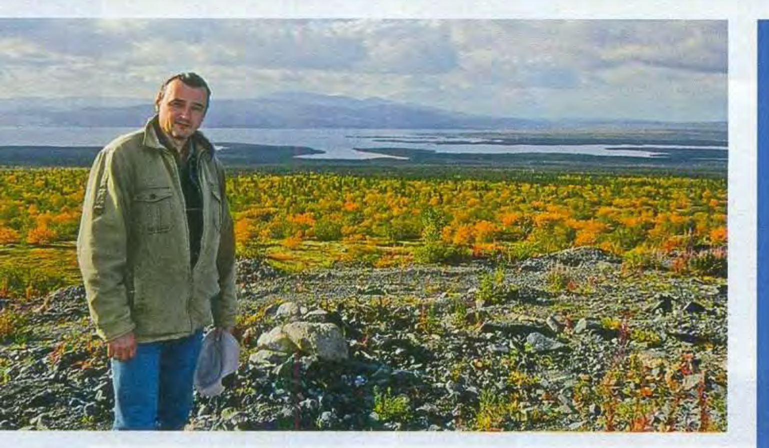
чьих-то колес показала, что дальше при некотором насилии над трансмиссией и шинами смог бы пробиться лишь УАЗ, и то не факт. А «Ховер» и «Террано» засядут быстро и надолго.

СРЕДНИЙ БРАТ

Домой едем сначала по изумительной «Коле», а в городке Сясьстрой (назовут же!) уходим на трассу А114 в направлении Вологды. Чуть не на трети ее идет капитальная реконструкция, особо не разгонишься. Сюда вернуться бы через год: судя по всему, качеством дорога не уступит «Коле».

«Ховер» ведет себя на умеренном бездорожье почти как «Патриот» (есть понижайка!), а на шоссе – почти как «Террано». При этом он богаче всех оснащен, хотя штатного навигатора не имеет. За рулем можно устроиться вполне удобно. Вот только левую ногу пристроить некуда – все время невольно пытаешься подпихнуть ее под педаль сцепления (в модификации с автоматом такой досады нет). Двигатель вполне взрослого объема (2,4 л), но при этом ватный: на обгонах тяги не хватает, приходится переходить с высшей пятой на четвертую,





Сергей Зиновьев прокладывал маршрут по карте. Сейчас эта «географическая карта» у него за спиной.

Бензоколонка довольно известного бренда в поселке Ревда. Прозрачная схема обслуживания!



а то и на третью передачу. Амортизаторы изнова были не ахти, а после «60 часов» еще подсели: на неровностях машина склонна к раскачке. Особенно грешит этим корма – поэтому и по волнам грунтовок едешь аккуратно, и на каменистых тропах плавно работаешь газом, чтобы не раскачать автомобиль и не приложиться картером о булыганы.

«Ховер» весь какой-то правильно-усредненный. Багажник не большой и не маленький. Кушает тоже средне – не то чтобы совсем мало, но и не много для мотора объемом 2,4 л (у нас получалось 9,5 л/100 км). Вопиющих недостатков не найти, но и никаких особо выдающихся качеств у него нет. Впрочем, на ночной дороге впечатлил свет фар. Понравилась идея с размещением штатного инструмента – в салоне, под задним сиденьем. Запаска подвешена под багажником: случись менять колесо, не придется выгружать весь скарб.

Определенно, из всех изделий китайского автопрома, поступающих на наш рынок, линейка «ховеров» – самая цельная, продуманная и удачная. Несмотря на то что одометр безжалостно врет. Если ему верить, то для «Ховера» расстояние от Москвы до Ловозера почти на 150 км больше, чем для «Дастера» (у него одометр тоже

Расход топлива, л/100 км

Модель	Загруженная магистраль: М10 «Россия»	Шоссе средней загрузки: А115 + М18 «Кола»	Магистраль с низкой интенсивностью движения: М18 «Кола»
NISSAN TERRANO	7,23	7,13	8,75
GREAT WALL HOVER H5	9,54	9,27	10,53
«УАЗ-ПАТРИОТ»	11,00	12,01	12,72

Сравним цифры, полученные на дорогах общего пользования, с данными 60-часового марафона (ЗР, 2014, № 8). Тогда автомобили мчались по скоростному кольцу полигона НАМИ на максимальной скорости. Аутсайдером с расходом под 30 литров на сотню оказался «Ниссан». УАЗ с показателем «около двадцати пяти» – середняк, «Ховер» со своими «слегка за двадцать» стал тогда чемпионом.

В условиях обычной эксплуатации, то есть при движении со скоростью, за которую не наказывают, ситуация поменялась. Всё наоборот: «Ниссан» – лидер по экономичности, а УАЗ самый прожорливый. Причем на совсем свободной дороге, где можно было ехать быстрее, а не тащиться вместе с фурами, аппетит автомобилей возрастал. При аэродинамических параметрах и массе наших полноприводников езда в бодром темпе имеет следствием более частые визиты на бензоколонки.

Лючок левого бензобака «Патриота» дребезжал на ходу даже на ровной магистрали. Пришлось прихватить его липкой лентой.



УАЗ заправляли, подставляя сначала один борт, потом другой: длины шланга, как правило, не хватало. Эта схема очень мешает в дальней дороге: на каждой бензоколонке теряешь много времени.

ГРЕБЁНКА С ПЫЛЬЮ

Место: Центральная Карелия
Протяженность тестовой дороги: 66 км

Официальное название «грунтовая дорога с улучшенным покрытием» звучит оптимистично: может, и впрямь что-то улучшили? В народе такие дороги именуют грейдером, поскольку именно этот вид техники используют при ее строительстве и обслуживании. Если дорогу недавно приводили в порядок («утюжили»), она может быть глаже иной асфальтовой. В этот период по ней можно ездить быстро. Главное неудобство – пыль. Со временем на грейдере образуются своеобразные препятствия. Это так называемая гребёнка, напоминающая поверхность стиральной доски. В таких условиях подвески работают с небольшой амплитудой, но с высокой частотой. Мы ездили по грейдеру средней степени убитости.





Скоростные участки ровного грейдера – стихия «Ниссана». Здесь он радует хорошей управляемостью. Подвески шумят, но не сильно и в целом хорошо справляются с неровностями. В машине не дождешься идеальной тишины, но неизбежная вибрация жесткого салонного пластика не раздражает.

«Ниссан». Открыта дверь багажника. Пыль за уплотнитель не забралась. В номинации «Самый герметичный автомобиль» однозначно победил «Террано».





УАЗу подавай либо совсем гладкий участок, либо совсем разбитый. В первом случае он едет практически идеально, во втором – демонстрирует фантастическую энергоемкость подвесок. А вот гребенку не любит: корма гуляет, автомобиль приходится отлавливать. Кроме того, скачки передних колес на неровностях передаются на руль – приходится держать его крепко и всё время подруливать.

УАЗ было порадовал – пыли нет. Но стоило открыть заднюю дверь, как с верхней части уплотнителя на полку багажника посыпалась грязь.





«Ховер» поражает дисбалансом: самый тихий салон и самая звонкая подвеска. Производительности амортизаторов на грейдере откровенно не хватает: удары, раскачка, срыв задка в занос. При этом рулевое управление – словно на гладком асфальте: никаких возмущений. Поэтому отлавливать автомобиль достаточно просто.

Аутсайдер – «Ховер». Он насосал пыли не только через уплотнение пятой двери, но и через задние боковые.





слегка завышает показания). И обратно еще на полторы сотни. В попугаях гораздо длиннее!

Сворачиваем на Устюжну, далее кривыми местными дорожками через Бежецк и Кашин довольно быстро (здесь некого обгонять!) пробираемся к Москве. На последней перед столицей остановке на АЗС обнаруживаем, что у «Ховера» таки перегорела лампочка. Не зря мы их взяли! А вот шину не пробили ни одну, хотя досталось им на каменистых тропах изрядно.

АНФАН ТЭРИБЛЬ

У «Ниссана» и «Грейт Уолла» на всей дистанции – ни одной неполадки, даже крохотной. Зато очень насыщенно провел время наш «ужасный ребенок» – «Патриот». Из Москвы он выехал в хороших кондициях. Лишь привычно позвякивали тормозные колодки, а на скорости свыше 90 км/ч не всегда удавалось закрыть передние боковые стекла: по каким-то аэродинамическим причинам их распирает наружу и заклинивает в направляющих. Сбросишь скорость – стекла закрываются. Чего только не бывает на свете! Вскоре задрожало правое зеркало заднего вида, намекнув на намерение вывалиться из оправы. Закрепили липкой лентой. Сам собой стал открываться и хлопать на ходу лючок левого бензобака. Снова в ход пошел скотч. Заморосил дождь – тут же отказал прерывистый режим работы дворников. Починили многократным вкл/выкл. Снова отказал – снова «починили».



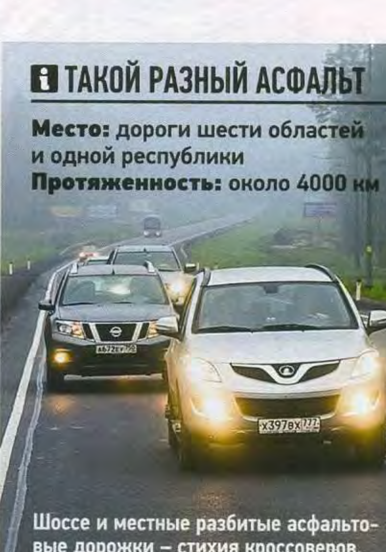
Под Мурманском, где спустились туманы, захандрила одна из противотуманок. Отремонтировали крепким рукоприкладством. И потом еще прикладывались к бамперу несколько раз – по мере надобности. Дважды отключался спидометр, а вместе с ним и одометр (сия болезнь доставила нам немало хлопот и на «60 часах»). Оба раза через какое-то время очнулся сам.

После спуска с плато загорелась сигнальная лампочка «чек энджин». Проверить двигатель? Для порядка заглянули под капот, но ничего необычного не нашли. В движении сбоев не отмечалось. К вечеру лампочка погасла сама собой.

На обратном пути после короткой остановки на обед мотор ни с того

ТАКОЙ РАЗНЫЙ АСФАЛЬТ

Место: дороги шести областей и одной республики
Протяженность: около 4000 км



Шоссе и местные разбитые асфальтовые дорожки – стихия кроссоверов. На них добираться до бездорожья, конечно, сподручнее, чем на УАЗе. Колеса с высокопрофильными шинами избавляют от вздрагивания на каждой ямке. «Ховер» оказался хорош в качестве ведущего: ночью и в условиях ограниченной видимости освещал дорогу всей троице. Дальний, ближний свет и противотуманные фары у него работают классно.



Трасса «Кола» не хуже дорог Скандинавии в тех же широтах. На таком покрытии и УАЗом управлять очень легко: скорость около сотни, а подруливать и ловить машину не приходится.



Легковые машины здесь ползут, а ульяновский вездеход проходит ходом. Одна из немногих ситуаций на шоссе, когда «Патриот» превосходит всех.

ни с сего пустился лишь с шестой попытки, но больше осечек не давал. Зато зажегся сигнал «чек 4WD». Проверили работу трансмиссии в разных режимах – никаких отклонений. Позже лампочка погасла. Ничего не забыли? Ах да, порвался картон, изображающий силовой элемент полки багажника. Но это уж совсем пустяк. Закрепили липкой лентой.

Констатируем: «ужасный ребенок» благополучно преодолел всю дистанцию. И абсолютно ничего не сломалось так, что нельзя было бы починить липкой лентой и добрым словом. Даже мосты не «вспотели». Правда, перед Москвой появились посторонние звуки где-то в трансмиссии. Уж не износились ли снова крестовины кардана? Держим на контроле и ждем новых приключений. А до них уже рукой подать, ведь на носу зима.

И все же УАЗ нам понравился. «Патриот» стал похож на машину. На нем вполне можно рвануть за 2000 км от дома. А уж там,



Константин Якубов с энтузиазмом фотографировал не только автомобили.

на каменистых тропах, он был нашей надеждой и опорой. И если мы наметим более сложную экспедицию – с форсированием тяжелых бродов, скалолазанием и ездой по раскисшим грунтам, то поедем исключительно на «Патриоте».

СНОВА НА СЕВЕР?

Нет ничего невозможного. Тем более что саамы, показав нам красавцев-оленей и накормив вкусной ухой, приглашали вернуться в Ловозеро зимой – на церемонию любования северным сиянием. Мы очень серьезно над этим думаем. Немного смущает, что минус сорок здесь – обычная температура. Но ведь ездят же как-то люди! И живут.

Вообще, как известно, зима в России долгая, а зимние дороги в глубинке – тема отдельного разговора и специальных испытаний. Так что у «Террано», «Ховера» и «Патриота» перерыв будет недолгим. **ЗР**

Экономичность «Террано» относительна. Если часто обгонять, средний расход подскакивает до 10 л/100 км

Экспертная оценка автомобилей*

Модель	NISSAN TERRANO	GREAT WALL HOVER H5	«УАЗ-ПАТРИОТ»
Удобство рабочего места водителя в дальней дороге	1: плохо 2: плохо 3: хорошо	1: хорошо 2: приемлемо 3: приемлемо	1: хорошо 2: хорошо 3: отлично
Обзорность на магистралях, парковке, вне дорог	1: хорошо 2: хорошо 3: хорошо	1: хорошо 2: отлично 3: хорошо	1: хорошо 2: хорошо 3: хорошо
Ходовые качества на шоссе	1: хорошо 2: отлично 3: отлично	1: хорошо 2: приемлемо 3: хорошо	1: приемлемо 2: приемлемо 3: хорошо
Ходовые качества на плохих дорогах, на грейдере и вне дорог	1: приемлемо 2: приемлемо 3: хорошо	1: приемлемо 2: хорошо 3: хорошо	1: отлично 2: хорошо 3: отлично

*Экспертная группа: 1 – Максим Кадаков; 2 – Вадим Крючков; 3 – Александр Крапивин.





ОЧИСТИТЕЛЬ ВПУСКНОЙ СИСТЕМЫ,

а также датчиков расхода воздуха Air Intake System Cleaner уменьшает накопление грязи и отложений в сочленениях воздуховодов. Примерная стоимость – 340 руб.

ВИДЕОРЕГИСТРАТОР С ДЕТЕКТОРОМ

Neoline X-COP 9500 – это радар-детектор с GPS-модулем и видеорегистратор в одном корпусе, объединенные общим интерфейсом. Основные настройки осуществляются через сенсорный дисплей. Изогнутая форма корпуса позволяет разместить Neoline X-COP 9500 в салоне автомобиля с максимальным комфортом для водителя, не ухудшая обзор. При этом сохраняются и доступность информации, и удобство управления устройством. Примерная цена – 11 490 руб.





ЗИМНИЕ ШИНЫ

ContiVikingContact 6 отличает разделенный на три части асимметричный протектор, сделанный из мягкой резиновой смеси. Производитель обещает короткий тормозной путь и хорошую управляемость. Планируется около 80 типоразмеров для колес диаметром от 13 до 20 дюймов. Примерная цена шины размера 175/70R13 – 2741 руб.



УТЕПЛИТЕЛЬ

«Автотепло» – это огнестойкий современный автомобильный утеплитель для моторного отсека. Он не дает промерзать двигателю, сохраняя тепло в течение четырех-пяти часов при температуре –30 °C. Сокращается и время прогрева мотора. Разработчики отмечают, что изделие особенно подходит для автомобилей с системами автопуска. Материал утеплителя не проводит электрический ток и не горит. Утеплители изготавливаются разных размеров – для каждой марки автомобиля. Цена – от 1550 руб.

КОЛЕСНЫЕ ЦЕПИ

Цепи противоскольжения СОРОКИН® могут применяться для легковых и грузовых автомобилей, а также внедорожников и погрузчиков. Специально разработанные граненые звенья из прочной оцинкованной стали диаметром 12, 16 и 24 мм с рисунком типа «соты» обеспечивают надежное сцепление с поверхностью. Монтаж цепей на пару ведущих колес занимает не более 10 минут. В комплект поставки входят цепи на два колеса, однако следует учитывать, что в определенных ситуациях целесообразно использовать два комплекта. Цена – от 1299 руб.





ШРУСЫ

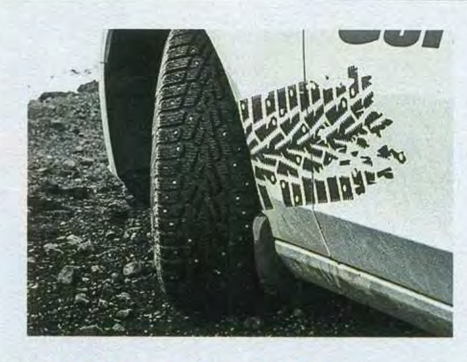
Шарниры, которые предлагает фирма Trialli для автомобилей «Шевроле», «Опель», «Киа», «Хёндэ», «Фиат», «Форд» и «Мазда», дополнительно упрочнены индукционной закалкой. На корпус наносится фосфатное антикоррозионное покрытие. Защитные чехлы – из синтетического каучука. В комплект входит антифрикционная смазка на основе дисульфида молибдена. Цена – от 1220 до 2100 руб.



МОТОРНОЕ МАСЛО

MAGNATEC 10W-40 R – продукт, разработанный специально для России. При его создании учитывались особенности длительной эксплуатации при отрицательных температурах, а также возможность заправки топливом нестабильного качества. Молекулы масла Castrol MAGNATEC способны, подобно магниту, долгое время удерживаться на металлических поверхностях, образуя защитный слой с первой секунды пуска двигателя. Новая формула продукта предотвращает образование отложений в сочетании с российским топливом.

Новую упаковку масел линейки MAGNATEC отличают шесть степеней защиты, среди которых уникальный код канистры, голограмма, защитная пленка на горлышке и логотип *Castrol* на крышке и поворотном кольце, исключающие возможность стороннего вмешательства в содержимое канистры. На тыльной стороне этикетки размещен список автомобилей, для которых подходит данный продукт. А задняя этикетка – русскоязычная. При этом все масла Castrol MAGNATEC, официально поставляемые в Россию, выпускаются на европейских заводах компании (Германия, Бельгия).



ШИПОВАННЫЕ ШИНЫ

Cordiant Snow Cross обеспечивают, по словам разработчиков, надежное сцепление, точное торможение и отличную управляемость на зимней дороге, покрытой снегом или льдом. Ломаные линии рисунка протектора шины и Z-образные ламели позволяют достойно маневрировать на льду. Уверенное торможение и разгон обеспечивает двухфланцевый шип в форме снежинки, с сердечником из твердого сплава. Шина доступна в десяти типоразмерах – от 155/70R13 до 215/65R16. Примерная цена шины размера 175/70R13 – **2155 руб.**

ДАТЧИКИ

В датчиках уровня «СтартВОЛЬТ» (для омывающей жидкости, охлаждающей жидкости и масла) применены высокоточные герконы в запаянной колбе, что исключает контакт с окружающей средой, повышая точность показаний и увеличивая срок службы. Датчики предназначены для автомобилей «Лада». Цена – от **100** до **135 руб.**



ПЕЧКА

Радиатор отопления LUZAR для автомобилей «Хёндэ-Солярис» и «Киа-Рио» полностью взаимозаменяем с заводским изделием. Ориентировочная цена – **1890 руб.**

НЕШИПОВАННЫЕ ШИНЫ

Bridgestone Blizzak DM-V2 предназначены для кроссоверов, а также среднеразмерных и крупноразмерных вседорожников. Направленный рисунок протектора и 3D-ламели улучшают свойства шины Blizzak DM-V2 на заснеженной и обледенелой дороге. Свойства входящего в состав протектора RC-полимера не зависят от температурных перепадов зимнего сезона, благодаря чему шины Blizzak DM-V2 эффективны на всех видах зимних дорог и в любую погоду. Примерная цена шины размера 235/65R18 – **6150 руб.**

АМОРТИЗАТОРЫ

Торговая марка HOLA представила новую серию амортизаторов CFD, максимально адаптированных к условиям эксплуатации на российских дорогах. Расчетный ресурс – около 70 000 км. Ориентировочная цена – **765 руб.**



ASTROhim

ОЧИСТИТЕЛЬ СТЕКОЛ

500 мл

- Высокая моющая способность.
- Не оставляет разводов на стекле.
- Не замерзает до –50 °С!
- Предотвращает образование ледяной корки.
- Стекла обретают самоочищающие свойства.
- Эффект антидождя.



Средняя розничная цена – 210 руб.

CoolStream

АНТИФРИЗ

5 кг

- Разработан под технические требования Renault и соответствует спецификации 41-01-001/–T Type D.
- Содержит пакет присадок **ARTECO** (Бельгия)

CoolStream NRC – антифриз конвейерной заправки на автозаводах Renault и АВТОВАЗ для машин с двигателями Renault (Renault, Nissan, Lada).



Рекомендованная розничная цена – 620 руб.

CYCLO

УНИВЕРСАЛЬНАЯ СМАЗКА

156 г

- Эффективно вытесняет влагу.
- Оставляет на обработанных поверхностях смесь ингибиторов коррозии.

Предназначена для защиты механизмов, находящихся под долговременным воздействием внешней природной среды – деталей замков, петель, открытых цепных передач и прочих механизмов.



Примерная стоимость – 250 руб.

FELIX

ЖИДКОСТЬ ДЛЯ ГИДРОУСИЛИТЕЛЯ РУЛЯ

1 л

- Стабильная вязкость в широком диапазоне температур.
- Не теряет текучести до –43 ºС.
- Высокие антиокислительные и антикоррозионные свойства.
- Содержит добавки, подавляющие пенообразование и восстанавливающие эластичность сальников.
- Допускает смешивание с аналогичными жидкостями.

Средняя розничная цена за 1 л – 120 руб., за 0,5 л – 70 руб.

GAZOILER

АНТИЛЁД

500 мл

- Быстро удаляет лёд со стекол.
- Предотвращает повторное появление льда.
- Безопасен для лакокрасочного покрытия кузова, резиновых и металлических деталей.
- Обезжиривает стекла и рабочую поверхность щеток.
- Не оставляет разводов и матового налета на стеклах.



Рекомендованная розничная цена – 197 руб.

LIQUI MOLY

ПРИСАДКА ДЛЯ МАСЛА

500 мл

- Образует выровненный жаропрочный слой высокотемпературным легированием поверхностей трения ионами вольфрама.
- Уменьшает трение.
- Защищает трущиеся поверхности от температурных перегрузок.
- Продлевает срок службы двигателя.

Присадка совместима со всеми минеральными или синтетическими моторными маслами. Упаковки 500 мл достаточно для 5 л масла.



Примерная цена – 1192 руб.

PLAK

УНИВЕРСАЛЬНОЕ МОЮЩЕЕ СРЕДСТВО

750 мл

- Удаляет жирные и масляные пятна и пятна от табачного дыма с деталей из пластика, дерева и кожзаменителя.
- Средство не нужно смывать.
- Рекомендовано к использованию на поверхностях из резины, линолеума, металла, а также на лакированных и эмалированных поверхностях.



Средняя розничная цена – 85 руб.

SAPFIRE

АНТИРЕАГЕНТ

400 мл

- Удаляет следы дорожных реагентов и нефтепродуктов при отрицательных температурах.
- Создает на поверхности защитную пленку с водоотталкивающими свойствами.

Служит для очистки кузова и декоративных деталей от любых загрязнений, образующихся при эксплуатации автомобиля в зимний период.



Примерная стоимость – 159 руб.

SINTEC

ОХЛАЖДАЮЩАЯ ЖИДКОСТЬ

5 л

- Адаптирована для использования в автомобилях японского производства.
- Не содержит нитратов, аминов, боратов.
- Лучшая в своем классе защита системы охлаждения от замерзания, коррозии, перегрева и кавитации.
- Эффективно препятствует образованию отложений.



Ориентировочная розничная цена – 650 руб.

STP

СРЕДСТВО ДЛЯ ПОКРЫШЕК

595 мл

- Растворяет пыль и застарелую грязь.
- Проникает в поры и удерживается на поверхности, защищая ее от растрескивания и выцветания.
- Восстанавливает блеск и цвет.



Цена – примерно 424 руб.

TURTLE WAX

РАЗМОРАЖИВАТЕЛЬ

40 мл

- Содержит политетрафторэтилен в сочетании с минеральным маслом.
- Обладает высокими водоотталкивающими и смазывающими свойствами.
- Эффективен при очень низких температурах.

Разработан для предотвращения замерзания и заедания замков.



Ориентировочная цена – 121 руб.

XADO

РЕВИТАЛИЗАНТ

360 мл

- Восстанавливает изношенные детали.
- Снижает уровень шумов и вибраций.
- Увеличивает ресурс двигателя.

Для использования в мощных двигателях вседорожников. Позволяет надежно защитить детали мотора при самых неблагоприятных условиях эксплуатации. Упаковка (360 мл) рассчитана на двигатель с объемом маслосистемы до 10 л.



Ориентировочная цена – 3003 руб.

ЭЛЕКТРИЧЕСТВО РУЛИТ

Формула-Е



Чемпионат ФИА электрической Формулы-Е благополучно дебютировал на трассе-времянке, проложенной в Олимпийском парке Пекина. Десять команд, двадцать пилотов. Унылая конфигурация (почти все повороты – прямые углы) и ограничения скорости (не более 225 км/ч) в целом не испортили несколько рафинированного зрелища, лишенного рева моторов. А авария в споре за победу на последнем круге дистанции изрядно добавила страсти. Ника Хайдфельда при попытке обгона бортанул Николя Прост, машина немца перевернулась и врезалась в отбойник. Пилот не пострадал, а победителем нежданно стал Лукас ди Грасси.

Фамилии, заметим, сплошь хорошо знакомые. Нельсон Пике, Жером д'Амброзио, Такума Сато, Бруно Сенна – все бывшие из Формулы-1 теперь тут!

Скептицизм недоброжелателей электрического чемпионата отчасти развеян. Гонка собрала свыше 70 тысяч зрителей – больше, чем нынешний Гран-при Германии за три дня, хотя этап Формулы-Е проходит в однодневном формате.

WRC



ВИДИМОСТЬ БОРЬБЫ

На австралийском этапе чемпионата мира по ралли «Фольксваген» реабилитировался за поражение в домашней гонке в Германии. Единственный, кто оказывал сопротивление трем экипажам немецкой команды, – Крис Мик на «Ситроене-DS3». В какой-то момент он даже лидировал! Но затем темп британца упал, а минутный штраф за езду по срезке окончательно выбил его из тройки лидеров, где остались только «фольксвагены».

Себастьен Ожье и Яри-Матти Латвала вроде как серьезно боролись друг с другом на протяжении двух дней. Разрыв между ними был в несколько секунд, но расстановка так и не поменялась. Француз выиграл очередную гонку, финн очередную не выиграл, а следом за ними финишировал Андреас Миккельсен на третьем «Поло». Крис Мик уступил ему полминуты.

Теперь у Латвалы лишь арифметические шансы на титул. Для этого надо, чтобы Ожье все три оставшиеся гонки провалил.

МИНУС ИНТРИГА

В гонке на «Лаузицринге» досрочно определился новый чемпион ДТМ – им стал Марко Виттманн (БМВ). Одержав в предыдущих семи гонках четыре победы, 24-летний немец ушел в такой отрыв по очкам, что мог больше не стартовать. А ведь до финиша серии еще два этапа!

Похожая картина и в зачете команд: команды «Ауди» уже вряд ли догонят БМВ. Лишь в споре марок сохранилась интрига. БМВ лидирует и здесь, но «четыре кольца» висят на хвосте.

Для «Мерседеса» с его техническими недоработками сезон вышел не такой уж и провальный. Но все победы, добытые на «С-Купе», разошлись в разные руки, и на призовое место в итоге претендует лишь Кристиан Фиторис. Виталий Петров провел на «Лаузицринге» хорошую гонку, финишировал двенадцатым, однако набранных очков у него по-прежнему нет.

DTM



Финал чемпионата мира по картингу во французском городе Эссе принес серебро москвичу Никите Мазепину в классе KF – среди 72 соперников. В юниорском классе второе место занял 14-летний сын Михаэля Шумахера – Мик Бетч (Джуниор), выступающий под девичьей фамилией матери.

КамАЗ будет представлен на «Дакаре-2015» четырьмя экипажами. Гонка стартует 4 января в Буэнос-Айресе и через Чили и Боливию возвратится сюда же. Еще две машины команды «КамАЗ-Мастер» в эти же дни выступят на марафоне «Африка Эко Рейс».



В 2015 году «Роснефть» станет новым стратегическим партнером заводской гоночной команды «Лада Спорт», выступающей в «туринговом» чемпионате мира. Машины в новой окраске появятся также в российской кольцевой серии РСКГ. Доселе с командой «Лада Спорт» успешно сотрудничал ЛУКОЙЛ.

Всемирный совет ФИА отверг предложения по изменению регламента WRC, разработанные комиссией ралли. В частности, было намерение сделать последний спецучасток каждой гонки финальным – именно на нем пилоты разыгрывали бы основные зачетные очки.

Гонка чемпионов (ROC) пройдет в декабре на острове Барбадос. Первыми участие в ней подтвердили Том Кристенсен и Ромен Грожан. В отличие от предыдущих лет, это будет не стадионный вариант, а заезды на открытой трассе. В прошлом году ROC отменили из-за массовых волнений в Бангкоке.

Берни Экклстоун вновь заговорил о схеме, при которой команды Формулы-1 выставляют на гонку не двух пилотов, а трех. Число команд при этом снизится до восьми. Такой вариант может появиться уже в следующем году – ощутимое падение зрительского интереса ускоряет принятие решений.



СОБРАЛИ ТРОФЕИ

В итальянской Пергусе финишировал пятиэтапный «туринговый» Кубок Европы. Как и ожидалось, Николай Карамышев без особых проблем поставил здесь победную точку. Уроженец Курска на «Шевроле-Круз» выиграл один из заездов и стал победителем серии в главном зачете «Супер 2000».

На счету россиян также итоговая победа в 1600-кубовом зачете «Сингл-Мейк». Тольяттинец Дмитрий Брагин («Сеат-Леон») убедительно провел этап, дважды финишировал вторым и выиграл этот трофей.

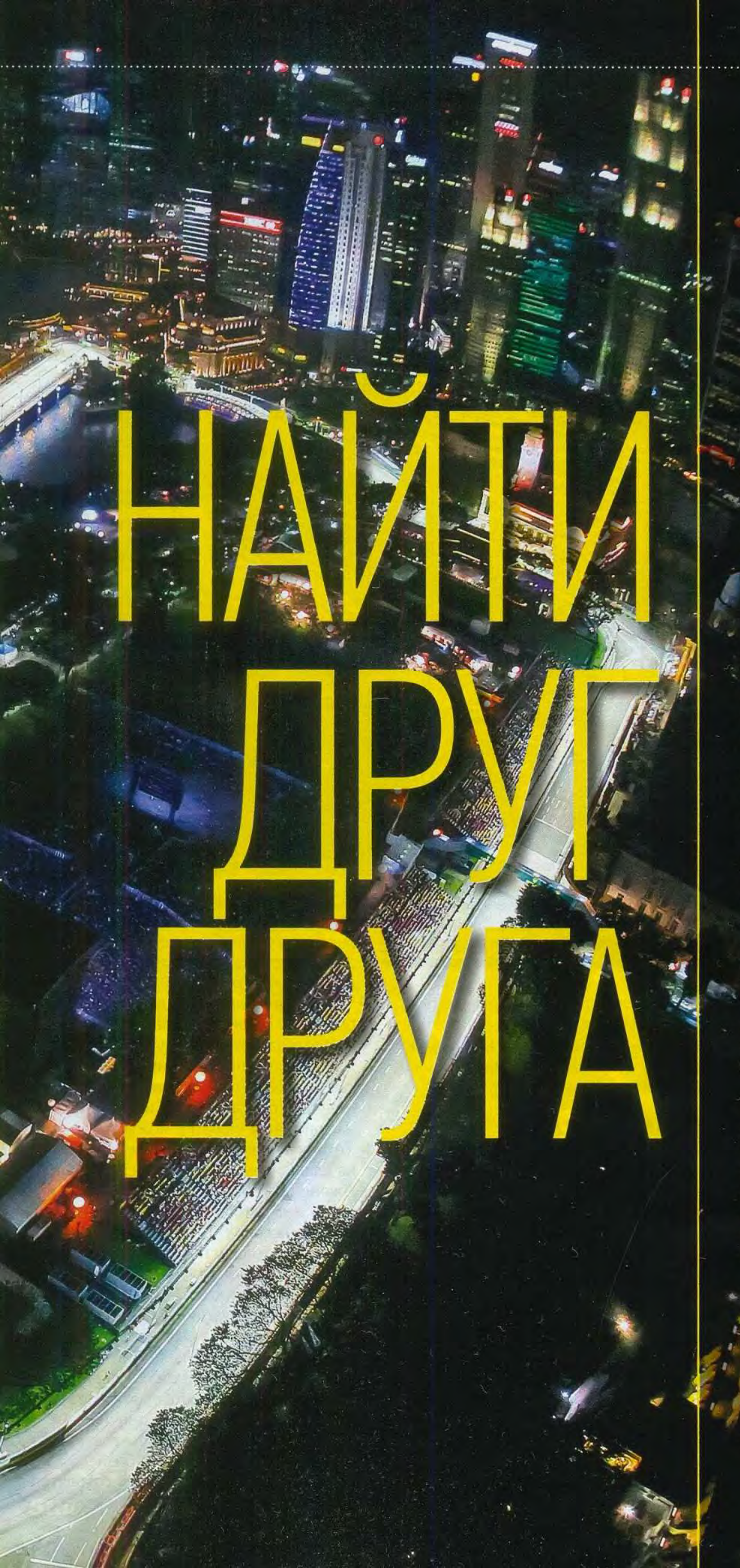
БИТВА НА ЭКРАНЕ

16 ноября на телеканале «Пятница!» стартует реалити-шоу «Гонщики». Зрители увидят процесс перевоплощения обычных российских автолюбителей в автогонщиков. Помогать участникам в выполнении заданий будет многократный победитель гонок класса «Гран Туризмо», пилот российской команды G-Drive Racing Роман Русинов (на фото). Победитель шоу войдет в состав команды G-Drive Racing (G-Drive – топливный бренд «Газпром нефти») и будет пилотировать настоящий болид на этапе немецкого чемпионата по кольцевым гонкам (VLN) на трассе «Нюрбургринг».

По результатам отборочного тура, в котором могли принять участие все желающие, двенадцать счастливчиков отправились на решающий этап в школу профессиональных пилотов – G-Drive Camp, расположенный на автодроме «Москоу Рейсвей». В ходе испытаний тренерский штаб, в состав которого входят ведущие шоу – Антон Комолов и Виктория Глебова – и спортивные эксперты Михаил Ухов, Олег Кесельман и Никита Шиков, вынесет вердикт: кто должен покинуть шоу. Дойдет до финала только один – самый быстрый, смелый и выносливый.



3 ЖИЗНЬ



НАЙТИ ДРУГ ДРУГА

В поисках идеального Гран-при Формулы-1 **Дмитрия Федорова** занесло в Сингапур.

ПРИДУМАТЬ СКАЗКУ

Не ждите от меня описания гонки. Ее результаты вам уже давно известны: Хэмильтон – первый, наш Даниил Квят – четырнадцатый. А когда журнал дойдет до вас, станет фактом прошлого и первый в мировой истории российский этап Формулы-1. Собственно, сама гонка мне и не была интересна с самого начала. Но когда авиакомпания «Сингапур эйрлайнс» приглашает посетить самый необычный этап Гран-при, то почему бы и не присоединиться к большой группе людей, считающих эту гонку наиболее ярким зрелищем сезона.

Формула-1 для Сингапура – это больше, чем просто гонка. В городе, где автомобиль является врагом номер один для общества и где люди, несмотря на безумные налоги (одна лишь лицензия на покупку стоит минимум 80 тысяч долларов!), всё равно умудряются приобретать и содержать машины и даже создавать пробки, лучше всего понимаешь истинную причину борьбы стран и городов за право проведения этапа Формулы-1. Для стран, которые его заполучили, это давно не автоспорт, а великолепный шанс пнуть вперед туристическую индустрию.

Сама гонка – приманка. Яркая, вкусная – и безумно разорительная для обычного зрителя. Ему по идее не остается ничего, кроме как тупо сидеть на трибунах и заниматься бессмысленным шопингом в немногочисленных официально разрешенных местах с весьма скудным и примитивным ассортиментом.

Но человека, тем более равнодушного к гонкам, вначале надо попытаться завлечь. Придумай ему волшебную сказку – и тогда он рванет в самые дальние дали, чтобы слить свой бюджет на Формулу-1 и прочие развлечения. Сегодня самый удачный пример – именно Сингапур. Первая ночная гонка



Тема Формулы-1 используется везде, где только возможно.

На гонку можно смотреть и из окна правильно подобранного отеля. Этот вид доступен гостям «Пан Пасифик».

В этом же отеле в честь гоночного уик-энда весь персонал надел «гоночную» униформу.

«Сингапурские авиалинии», как главный спонсор этапа, предлагают зрителям уже на земле испробовать прелести полета первым и бизнес-классом.

в истории Гран-при с мощнейшим освещением (ее лозунг – «Светло как днем»), потрясающий антураж сверхсовременных небоскребов прибрежного района Марина-Бэй, великолепная погода с круглогодичными «плюс 30», недостижимый для других стран уровень безопасности, чистоты и повсеместного владения английским языком. Здесь не в ходу чаевые, а еда в фан-зоне гонки не дороже, чем в городских закусочных.

А наш родной Сочи? Что может он предложить формульным болельщикам? Даже новый аэропорт не имеет прямого сообщения с дальним зарубежьем. И я не буду строить предположений об уровне цен, как и об уровне английского у местного населения.

Не думаю, что Формула-1 проживет в России дольше, чем это будет надо государственным ресурсам ради решения тех или иных задач. Была бы местом проведения российского этапа Москва или, на худой случай, Санкт-Петербург, его шансы на долгую жизнь были бы выше. А так этап Формулы-1 в России рано или поздно испустит дух – вместе с падением цен на нефть и прочими передрягами.

ПРЯМАЯ ДОСТАВКА

Место проведения этапа Гран-при, особенно если он проходит не в Европе, а в некоей дальней стране, обязательно должно быть рядом с крупным аэропортом – с прямыми рейсами в другие страны и континенты. А также обязано предлагать множество развлечений помимо гонки и все условия для нормального отдыха. Человек не должен раскаиваться в том, что потратил свои деньги и время и пережил муки перемещения в пространстве ради невнятного прозябания на трибунах Формулы-1 в течение нескольких часов. Его нужно доставить тепленьким и готовым к дальнейшим тратам прямо на место. И Сингапур заключает зрителя в объятия, едва он ступит на борт самолета «Сингапурских авиалиний». С этого года национальная авиакомпания – вновь титульный спонсор домашнего этапа и использует свои возможности на полную катушку.

В бортовом журнале по полочкам разложен сезон Формулы: кто есть кто и чего ждать от сингапурского этапа. Даже обычный пассажир, которому так подробно расписывают, что он получит, отправившись в Сингапур на гоночный уик-энд, может подумать: «А почему бы и нет?». Тем более что на сладкое ему предлагается концерт Дженнифер Лопес сразу по окончании этапа и его стоимость входит в цену билета на гонку. Вы бы устояли? Я – да, но только потому, что не люблю Джей Ло. Впрочем, без развлечений не останется никто. Не нравится Лопес? После квалификационной субботы можно остаться на выступление Робби Уильямса – это на главной сцене гонки. А где-то на других сценах, раскиданных вокруг трассы, обещают «Пет Шоп Бойз» и прочих, прочих, прочих…

Формула-1 – едва ли не главная жатва для туристического бизнеса Сингапура за весь год. К ней готовятся все – от редких сегодня велорикш



Гигантские кукольные представления в фан-зоне гонки – уже традиция.

Где еще вы можете спокойно прогуляться по трассе за день до начала гонки? Разве только в Монако.

Велорикши не отстают от всеобщего гоночного сумасшествия.

до дорогих бутиков и ресторанов. Ради будущей прибыли люди даже готовы мириться с тем, что массу улиц, прижатых к Марина-Бэй, начинают перекрывать за неделю до начала гонки. Да, это жутко неудобно. Особенно когда ты не знаешь, где находятся различные переходы через трассу и начинаешь ходить кругами, пытаясь найти лазейку. С другой стороны, пока не началась сама гонка, тебе никто не мешает бродить непосредственно рядом с временной оградой трассы, тем более что часто другого пути просто нет. А вечерами, когда заезды окончены, даже выходить на нее. Представляю, что творилось бы, если подобную уличную гонку решили бы организовать в Москве: местным жителям наверняка порекомендовали бы уехать из города на время проведения гонки.

ВХОД – СВОБОДНЫЙ

Сингапурцы не делают из этапа Формулы-1 эпизод антитеррористической операции. При входе в фан-зону – только легкий досмотр рюкзаков. Полиции много, но она лишь помогает разруливать движение в узких местах. И никто не запрещает пешеходу срезать путь там, где в обычное время это делать нельзя.

Вообще, зритель гонки в Сингапуре – самый обожаемый клиент. Ради него в меню ресторанов добавляются слова «рэйс», «пит-стоп» и прочие. То же самое делают с афишами модных показов и выставок. А обладателям билетов на Формулу некоторые магазины предоставляют специальные скидки – иногда до 40%. Причем спекуляции билетами нет, их спокойно можно купить в кассах на входе. Цены – от 70 до 2300 местных долларов (умножайте на 30, чтобы перевести сумму в рубли).

Кажется, нет ни одной организации или компании, которая осталась без внимания к гонке. Национальный (читай: краеведческий) музей города проводит выставку «100 лет автоспорту Сингапура». Музей изящных искусств представляет выставку «Скорость в фотографиях», посвященную Джеймсу Ханту. Эти мероприятия не блещут размахом, но что-то любопытное посетителю рассказать могут. Иначе как бы я узнал, что в 1960-е годы в Сингапуре уже был собственный Гран-при (правда, очень и очень местечковый). Собственно, дело не в размахе, а в том, что уже в первый день я едва не поверил, что Формула-1 и Сингапур неразлучны. Это мне внушали на каждом шагу.

Подобного гоночного безумия я не видел ни в одном из городов мира, принимавших Гран-при. Количество клетчатых флагов на улицах зашкаливает, силуэты болидов встречаются во множестве, к месту и не к месту. В бутике «Феррари» счетчик времени ведет обратный отсчет до начала гонки. В отеле «Пан Пасифик» (он находится совсем рядом с трассой, всего в паре метров от ограждения) весь персонал по случаю этапа одели в полугоночную униформу, у девушек на ресепшене даже маникюр был в черно-белую клеточку.

Поселившихся в этом отеле ждал отличный вид из окон на трассу, заботливо оставленные на столике беруши и журналы по автоспорту плюс приглашение на вечеринки, завершающие каждый день Гран-при. Ни на секунду не давали расслабиться, везде и всюду напоминали, что тебя ждут там и здесь, – гонка-то лишь раз в году, разве можно пропустить такое событие?

Может, поэтому Гран-при Сингапура останется в календаре Формулы-1 по крайней мере до 2017 года. Потому что гонка и город здесь нашли друг друга. Они друг другу нужны. И я нисколько не раскаивался в том, что видел саму гонку в основном на больших экранах, расставленных напротив главных трибун. Помимо самой гоночной борьбы здесь хватало и других впечатлений, которые были очень удачно вплетены в атмосферу гоночного уик-энда.

А что нам расскажут те, кто побывал в Сочи? ЗР

ПРОВЕРКА ДЛЯ ПРИЗЕРОВ



Начинаем представление пилотов, получивших персональные приглашения на старт.

По нашему мнению, тот, кто сильно выступил год назад, без оговорок получает право стартовать снова. Вне зависимости от того, каковы его результаты в минувшем сезоне. Поэтому первыми вызываем всех финалистов предыдущей Гонки звезд.

А лучшая шестерка тогда выдалась незаурядная! Из когорты заслуженных ледовиков-трековиков в нее пробился только Владимир Черевань. И, напомним, в споре с молодыми и быстрыми успеха не добился. Гонка была очень уж нетипичная и проходила по «неправильным правилам».

Надеемся, в день очередного старта, 23 февраля, погода будет зимняя, более привычная для Череваня. И тогда возникнет новая интрига: что покажут на правильном зимнем треке предыдущие призеры?

Факт публикации фотографий пилотов является официальным вызовом на соревнования.



Евгений АКСАКОВ (год рождения – 1975, Москва)
Покинув ралли, многие годы подряд выступает исключительно в зимних трековых гонках. Традиционно силен был и на Гонке звезд, не раз пробивался в финалы.



Владимир ЧЕРЕВАНЬ (1959, Орел)
Пилот-легенда, для которого не осталось загадок в автоспорте вообще и в зимних трековых гонках в частности. Многократный чемпион страны по кроссу, кольцевым и трековым гонкам. Двукратный призер Гонки звезд.



Максим БЕЛОЦКИЙ (1980, Москва)
Дебютировал в Гонке звезд, будучи победителем турнира любительских гонок, и сенсационно стал призером с первой попытки. Показав этот результат, получил возможность провести пять гонок в кольцевой серии РСКГ.



Андрей МАСЛЕННИКОВ (1994, Пушкино)
Досрочный победитель серии РСКГ («Суперпродакшн»), быстр и стабилен. Возможности на снежно-ледовом покрытии пока изучены не в полной мере – в регулярных зимних турнирах молодой пилот выступал мало.



Владимир ШЕШЕНИН (1989, Екатеринбург)
Победитель Гонки звезд 2014 года. Вне всякого сомнения, поборолся бы тогда за победу и при нормальных зимних условиях. Победитель серии РСКГ этого года («Национальный»). Постепенно становится одним из самых быстрых гонщиков страны – и на асфальте, и на льду.



Сергей ЗАГУМЕННОВ (1979, Москва)
Действующий чемпион страны по трековым гонкам. Феноменально быстр на любом покрытии. Имеет все шансы к моменту выхода этого номера ЗР в свет стать чемпионом мира по ралли-кроссу (в классе «Супер 1600»), где провел выдающийся сезон.



Алексей ВАСИЛЬЕВ (1972, Москва)
Победитель «водяной» Гонки звезд 2008 года на Центральном московском ипподроме. И еще дважды был призером. Звезда европейских гонок «Гран Туризмо». Одержал множество побед на ледовых овалах.



Николай КАРАМЫШЕВ (1989, Курск)
Карьеру начинал в кроссе и ралли-кроссе, затем перешел в кольцевые гонки, где и добился основных успехов. Призер национальной серии RTCC/RRC, действующий победитель «турингового» Кубка Европы.



Михаил ТЯГУНОВ (1988, Зеленоград)
Имеет огромный соревновательный опыт на зимнем треке – еще со времен, когда выступал в юниорских состязаниях. Победитель этапов и призер Кубка России по треку («Лада»).

А ТЕПЕРЬ – СУБТРОПИКИ!



Итоги сезона Российской серии кольцевых гонок вкратце подводит **Сергей Зиновьев**. Фото РСКГ.

Кольцевые гонки по асфальту (в иностранной терминологии – *race*) были и остаются главной дисциплиной мирового автоспорта. И именно она сильнее всех прочих пострадала в нашей стране при распаде СССР, поскольку все стационарные трассы оказались за рубежом. Лишь через двадцать лет картина изменилась. Сейчас в России восемь автодромов, способных принимать гонки национального уровня. И на пяти из них в этом году стартовали участники РСКГ.



Эта серия – прямой наследник чемпионата СССР. В ходе эволюции она поменяла правила, формат и несколько названий. Как и прежде, разыгрывается два комплекта медалей и два титула победителя Кубка России. Зимой за преобразование РСКГ взялась новая команда промоутеров – SMP Racing во главе с Олегом Петриковым, директором трассы «Смоленское кольцо» и по совместительству давним тест-пилотом нашего журнала.

Как завершился прошедший сезон? Восемь этапов, шестнадцать заездов – всё запланированное состоялось в оговорённые сроки. В двух классах машин победители определились досрочно, на предпоследнем этапе. Скандалы и конфликты, раздиравшие серию (тогда еще RRC) год назад, ушли в прошлое.

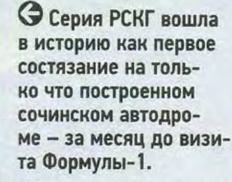
Главное достижение промоутера – прямые трансляции гонок с живым комментарием. Это то, чего в полной мере не было никогда. Картинка с трасс шла на официальном сайте РСКГ, причем ролики остаются доступными для просмотра в любое время. По здравом размышлении, интернет-формат в чем-то даже лучше телевидения. Поставил на «паузу» – досмотрел потом.

Впервые за всю историю серии после каждого этапа выходила в свет внутренняя газета «Вестник пилота РСКГ» – красочное издание для



Сочинский автодром выглядит внушительно. Через пару часов Михаил Грачев возьмет титул в «Туринге».

Самыми напряженными были баталии в классе «Туринг-Лайт»: тройка призеров определилась только после финиша последнего заезда сезона.



Серия РСКГ вошла в историю как первое состязание на только что построенном сочинском автодроме – за месяц до визита Формулы-1.

Глобальная церемония награждения всех победителей состоялась на заключительном этапе, на «Смоленском кольце».



участников чемпионата. Первые тиражи оказались маловаты, пришлось допечатывать.

Вход для зрителей был бесплатным, кроме этапа на «Москоу Рейсвей», совмещенного с чемпионатом WTCC. И лишь на сочинской гонке на трибуны вообще никого не пускали. Такие условия выдвинул автодром, готовившийся впервые принимать Формулу-1. Финальный этап на «Смоленском кольце» был украшен авиашоу пилотажной группы «Русь», масштабным концертом и фейерверком.

Самым массовым стал пятый этап серии, казанский, – 57 пилотов на старте! Самый насыщенный класс машин – «Национальный», зачетные очки здесь получили почти сорок пилотов. Правда, лишь половина выступала в серии постоянно, остальные – от случая к случаю. Всего в протоколах серии отметились 84 гонщика – показатель лишь немногим хуже, чем в период наивысшего расцвета российского «кольца» (2002–2004 годы).

«Сочи Автодром» стал самой быстрой трассой РСКГ. И потому – самой неудобной для большинства машин. Уверенно в длинных ходовых поворотах чувствовали себя только участники «Туринга». Здесь же установлен антирекорд серии – 19 спаленных моторов за один гоночный уик-энд.

Самая захватывающая интрига сложилась в зачете «Туринг-Лайт». И держалась до последних метров дистанции. Шансы на титул сохраняли один из самых юных участников серии Николай Грязин (17 лет) и самый опытный Владимир Черевань (54 года). Чемпионом же стал Борис Шульмейстер («Форд-Фиеста»).

Золото «Туринга» досрочно выиграл Михаил Грачев (БМВ-320si), оставив на втором месте намного более титулованного Алексея Дудукало («Лада-Гранта WTCC»). Третий – экс-картингист из Екатеринбурга Артем Кабаков (БМВ-320si), которому всего шестнадцать!

Кубок России в «Национальном» завоевал действующий победитель Гонки звезд «За рулем» Владимир Шешенин («Лада-Калина»), в классе «Суперпродакшн» – финалист Гонки звезд Андрей Масленников («Хонда-Сивик»). По всей видимости, чудес в автоспорте не бывает: кто силен зимой, тот хорош и летом, и наоборот.

Лучшим механиком РСКГ признан Евгений Омелин из команды B-Tuning. Конкурс длился весь сезон и завершился открытым голосованием на сайте серии. С минимальным перевесом по очкам Евгений опередил коллегу из команды «АМГ Моторспорт» Александра Тищенко.

Крепкая новость на закуску: достигнута договоренность о проведении зимнего трехэтапного Кубка РСКГ. Где? Конечно же, на автодроме в Сочи, который нуждается в круглогодичной загрузке. Мягкая зима субтропиков вполне это позволяет. ЗР

ДАЕШЬ, МОЛОДЕЖЬ!

В Санкт-Петербурге прошел 5-й международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни». Там побывал **Игорь Моржаретто**.



Учредители у конгресса более чем серьезные: Совет Федерации Федерального Собрания России, Межпарламентская ассамблея государств – участников СНГ и МВД РФ. По традиции в заседаниях и круглых столах принимают участие министры и парламентарии, руководители подразделений ГАИ из регионов, начальники транспортных ведомств государств СНГ, представители международных транспортных союзов и ассоциаций.

Но в этот раз Конгресс работал в необычном формате – сразу на двух площадках. Выставка проходила в двух павильонах выставочного комплекса «Ленэкспо» и собрала около ста компаний из России и других стран, которые представили новейшие разработки в области безопасности дорожного движения, оказания первой помощи, обучения детей…

Медики демонстрировали последнее реанимационное оборудование, дорожники – новые виды ограждений, которые способны не дать выехать на встречку даже тяжелому грузовику. Преподаватели проводили со всеми желающими курс практических занятий на тренажерах.

Здесь же организовывались самые разные мероприятия, часто необычно

Детский автогородок может быть и простейшим, и самым современным. Цель – увлечь детей, выработать у них навыки правильного поведения на дороге.



Такие указатели предлагают устанавливать возле школ. По-моему, неплохая идея.

Этому «пострадавшему» (манекен) еще можно помочь! Навыки оказания первой помощи еще никому не мешали. Особенно если преподают их опытные специалисты.





Валентина МАТВИЕНКО, председатель Совета Федерации и Совета МПА СНГ

К сожалению, показатели смертности при ДТП в России остаются высокими, причем в значительной части происшествий виноваты именно молодые и начинающие водители. Наша ближайшая задача – добиться коренного перелома в поведении молодежи на дорогах, и тут огромное значение имеет профилактическая работа с юными участниками дорожного движения. Надо продолжить формирование единой системы обучения поведению на дорогах. Для этого необходимо шире использовать возможности как образовательных учреждений, так и общественных организаций. Ведь тут переплетаются интересы десятков ведомств. Найти общие точки соприкосновения, выработать единую линию – главная задача Конгресса.

К решению задач обеспечения безопасности дорожного движения следует активнее привлекать институты гражданского общества. В связи с этим могу напомнить, что сенаторы выступили инициаторами законопроекта о добровольчестве (волонтерстве). Закон должен создать правовую основу для функционирования такого общественного института в России.





Лучше всего дети постигают азы ПДД в обстановке игры. Во время выставки прошли десятки таких «показательных» уроков.



В автобусе оборудован специальный класс, где дети проходят курс обучения правилам дорожного движения.



Курс обучения на категорию М лучше начинать на таком тренажере. Главное – безопасно!



А это уже серьезный тренажер, но взрослые тоже любят учиться играя.



В ходе тактико-специальных учений, которые были организованы силами МЧС, МВД и Минздрава России, профессионалы спасали «покалеченного мотоциклиста», вытаскивали из воды незадачливых водителя и пассажиров «Лады», тушили горящую легковушку, вывозили «пострадавших» с места ДТП на вертолетах... Впечатляющее действо.





Виктор КИРЬЯНОВ,
заместитель министра внутренних дел РФ

Что радует, так это широкое представительство на конгрессе региональных органов власти и муниципальных образований. Это свидетельствует о том, что на всех уровнях управления растет понимание масштабов проблемы и необходимости ее решения. Как это ни прискорбно признать, в основном в ДТП гибнут, получают травмы именно молодые люди. И это не чисто российская проблема, – во всем мире, к сожалению, схожая ситуация. Поэтому без внимания в целом к молодым людям, к их воспитанию и образованию нам проблемы безопасности на дороге не решить. Очень хорошо, что процесс подготовки в автошколах претерпевает изменения. Мы увеличиваем количество часов, отведенных на обучение вождению, обеспечиваем более серьезную подготовку к оказанию первой помощи. Процедура обновления программ в автошколах будет и дальше совершенствоваться.

Наша задача – воспитывать законопослушного участника дорожного движения. Начиная с детского сада и далее, на каждой ступени образования. И только тогда мы получим законопослушного гражданина.

веселые и красочные – как, скажем, соревнования детских автошкол, показательные уроки безопасности для детей. Каждый час подъезжали автобусы, которые привозили по сто школьников младших классов и столько же студентов колледжей. Оказывается, рассказывать о правилах поведения на дороге можно интересно и увлекательно, особенно если используются самые современные пособия. Видел сам и подтверждаю: детям нравилось!

Интересно было и взрослым. Только в первый день работы выставки ее посетило около 2500 специалистов. Было что увидеть на стендах, послушать на многочисленных круглых столах и семинарах. Например, для выступлений на круглом столе «Система подготовки водителей и воспитания участников дорожного движения: личный и общественный аспекты» записалось 96 человек! Значит, тема, зацепила. Заседание продлилось куда больше отведенных на него трех часов. Хотя,





Виктор НИЛОВ,
начальник
ГУОБДД МВД РФ

Наши сотрудники помогают родителям и педагогам в обучении сложной дорожной грамотности. Причем дело не только в методиках преподавания, но и в развитии навыков безопасного поведения на дорогах. Мы об этом думали, когда вместе с коллегами из Минтранса, Минздрава, Минобрнауки и других ведомств составляли деловую программу конгресса. Тут и вопросы подготовки водителей, и молодежные инициативы в области дорожной безопасности, и участие молодежи в формировании правильного отношения к поведению на дороге. Надо, чтобы среди молодых людей грамотное, аккуратное поведение на улице стало трендовым.





конечно же, выслушать всех желающих было просто невозможно.

А всего на санкт-петербургском конгрессе, посвященном безопасности на дорогах, собралось свыше 2000 участников из 24 стран мира. Пленарное заседание прошло в традиционном месте – в Таврическом дворце, где сейчас располагается штаб-квартира Межпарламентской ассамблеи государств – участников СНГ.

Главной темой нынешнего конгресса стала проблема дорожно-транспортного травматизма среди юных участников движения. Ведь молодые люди – самые активные участники дорожного движения, но при этом, понятное дело, не самые опытные и далеко не самые дисциплинированные. Организаторы конгресса поставили перед всеми непростой вопрос: что делать ради снижения риска для здоровья и жизни молодых водителей? Как сделать, чтобы в моду вошло законопослушное, аккуратное поведение на дорогах? Однозначного ответа на вопрос нет. Вот появились новые программы обучения – это хорошо. Но еще надо консолидировать усилия всех ведомств (за тему безопасности у нас отвечают аж восемь одних только министерств), общественных организаций. Предстоит выстроить цепочку непрерывного обучения – от детского сада до профессионального учебного заведения. И больше привлекать к этому саму молодежь. Ведь цель поставлена непростая: сократить за шесть лет число погибших на наших дорогах на треть.

А пока взрослые дяди и тети обсуждали серьезные темы на заседаниях, на площадках перед выставочным комплексом в игровой форме постигали азы безопасности малыши, школьники и студенты. За три дня здесь прошли «курс обучения» свыше пяти тысяч детей – тоже непосредственный вклад конгресса в безопасность на дорогах. Главное, чтобы эти занятия продолжались всю жизнь, и тогда она будет долгой. ЗР

В рамках акции «Пристегнись!» такие матрешки проехали по всей стране.



ПОДОТДЕЛ ЗАЧИСТКИ

Не страшась гнева народного, **Сергей Смирнов** решил сесть за баранку эвакуатора. Фото **Константина Якубова**.



Отработав инспектором МАДИ (Московская автодорожная инспекция; ЗР, 2014, № 8), который обязан отслеживать нарушения правил остановки и стоянки, отправляюсь покорять новые высоты. Устроюсь-ка я водителем эвакуатора. Есть такая работа – машины незадачливых граждан в неизвестном направлении увозить.

Обращаюсь в государственное казенное учреждение «Администратор Московского парковочного пространства» (ГКУ «АМПП»). Да-да, это те самые «зеленые крокодилы», ненавидимые всеми водителями. Московские власти уверены, что работа в эвакуационной службе – предмет гордости. Это достойное занятие для тех, кто чувствует в себе призвание и силы помочь столице стать самым красивым и лучшим городом мира! Именно так преподносит себя работодатель на сайтах, где размещены вакансии. Ну что же, проверим.

«Требования, предъявляемые к кандидатам: российское гражданство, водительское удостоверение категории С, удостоверение оператора (машиниста) крана-манипулятора и стропальщика. Дополнительное условие – стаж работы на эвакуаторе не менее пяти лет», – рассказывает мне представитель Московского паркинга. График работы водителей: два рабочих дня по 12 часов и два выходных либо сутки через трое.

Кроме российского гражданства, у меня за душой нет ничего из вышеперечисленного. Что же, придется напроситься стажером (без права управления) в компанию к опытному эвакуаторщику.

Рабочий день начинается в восемь утра. Место сбора – шоссе Энтузиастов. Перед выездом на линию всех водителей отправляют на медосмотр. Это стандартная процедура на всех транспортных предприятиях. После собирают в группы и отправляют на охоту. Как правило, в караван входит от четырех до шести эвакуаторов. Маршрут задают инспекторы МАДИ. Нас отрядили патрулировать Садовое кольцо.

Рация сообщает об обнаружении «противника»: два автомобиля стоят с нарушением ПДД. Прибыв на место, наш экипаж получает от инспектора указание грузить «Вольво». Как я уже рассказывал (ЗР, 2014, № 8), перед погрузкой автомобиль фотографируют и опечатывают, водителю эвакуатора вручают акт приема-передачи. Тут главное – действовать быстро: если владелец успеет вернуться до отъезда эвакуатора, машину придется вернуть. Бесплатно!

К слову, если вы прибежали к автомобилю, который уже загрузили, вам также обязаны его вернуть. Ведь по закону машину задерживают до устранения причины задержания. То есть, если вы готовы уехать из-под запрещающего знака, задерживать уже не за что (но штраф вам в любом случае придется заплатить). Потому-то водители эвакуаторов и стараются действовать быстро.

– Обычно на погрузку вместе с оформлением бумаг уходит не больше 10 минут, – делится мой наставник Михаил.

Достаю с платформы специальные захваты под колеса. Конструкция весьма удобная. Несмотря на тяжесть (весят килограммов пять), управляюсь быстро. Дальше – манипулятор. Аккуратно поднимаем машину, выводим к платформе, опускаем. Готово. Еще пара минут уходит на крепление к платформе. Можно ехать. Все это время я, что называется, спиной чувствовал гневные взгляды проезжающих мимо людей. Ничего страшного, успокаивал я себя. Они просто не понимают, что именно благодаря нам в Москве скоро станет жить лучше и веселей. Может, даже без пробок. Последнее – шутка, конечно.

Ответственность службы эвакуации, уверяют в ГКУ «АМПП», застрахована. Правда, на какую сумму могут рассчитывать пострадавшие, не сообщили.

За трудовой день водитель эвакуатора перевозит четыре-пять автомобилей. Доход городу неплохой. Одна ходка – минимум 3 тысячи рублей, максимум 7 тысяч, в зависимости

ИЗ ОБЪЯВЛЕНИЯ ГКУ «АМПП» НА САЙТЕ ВАКАНСИЙ

Мы ставим амбициозные цели и достигаем их. Мы реализуем масштабные проекты и меняем жизнь столицы к лучшему. Мы приглашаем вас стать частью нашего коллектива! В нашем учреждении те, кто любит Москву. Те, кто хочет, чтобы в ней жилось комфортнее, безопаснее, увлекательнее и интереснее. Чтобы улицы столицы и ее бульвары радовали всегда своей чистотой и опрятностью. Чтобы наши родители и дети чувствовали себя социально защищенными, а активная молодежь всегда могла найти применение своей творческой энергии, своему опыту и знаниям.



Крепить автомобиль следует с максимальным вниманием. Ответственность вроде бы застрахована, но о правилах страхования водители мне ничего рассказать не смогли.

По закону все предприятия, которые занимаются перевозками, обязаны проверять здоровье водителей перед каждым рейсом. Меня к врачу не пустили. На слово поверили, что я здоров.



Поначалу закрепить подставки не составляет труда. Даже появляется спортивный азарт...





...но к концу смены железяки становятся неподъемными. А в жару и вовсе тяжело.



Моя задача – как можно быстрее погрузить машину нарушителя. Действую как заправский механик.

При работе на манипуляторе главное – не делать резких движений. Управление джойстиками интуитивно понятное: вверх, вниз, вправо, влево.



Разгрузка на штрафстоянке занимает не больше пяти минут. Теперь ответственность за машину ложится на работников стоянки. За смену водитель эвакуатора перевозит не меньше четырех автомобилей. Освобожденные места тут же занимают новые жертвы.

от класса автомобиля. Берем среднее арифметическое – 5 тысяч. Четыре эвакуированные машины – это 20 тысяч. Плюс штраф за неправильную парковку (от 2,5 до 3 тысяч рублей) – еще минимум 10 тысяч. Если хозяин не среагирует быстро и не заберет машину со штрафстоянки, добавится стоимость хранения. Даже при минимальном раскладе (15 рабочих дней) я принесу городской казне 450 тысяч рублей дохода в месяц! Свою месячную зарплату в 60 тысяч отработаю с лихвой. У нашего замечательного предприятия около трех сотен эвакуаторов.

Стоимость эвакуации

Тип транспортного средства (ТС)	Тариф, руб.
Категория А; категория В, мощность двигателя до 80 л.с. (включительно)	3000
Категория В, мощность двигателя свыше 80 и до 250 л.с. (включительно), за исключением грузовых автомобилей	5000
Категория В, мощность двигателя свыше 250 л.с., за исключением грузовых автомобилей	7000
Категория D, грузовые автомобили, за исключением негабаритных ТС	27 000
Негабаритные ТС	47 000

Стоимость хранения*

Тип транспортного средства (ТС)	Тариф, руб.
Категория А	500
Категория В; категория D, разрешенная максимальная масса не превышает 3,5 т	1000
Категория D, разрешенная максимальная масса превышает 3,5 т; категории С и Е	2000
Негабаритные ТС	3000

Первые сутки – бесплатно.

Месячный оборот при полной загруженности страшно представить.

В размышлениях о финансовых потоках я добираюсь до стоянки проштрафившихся автомобилей. Перед входом небольшая группа людей о чем-то перекрикивается с работником стоянки. Видимо, выражают взаимное неудовольствие. Оно и понятно, приятного мало, когда твою машину увозят неведомо куда да еще и платить за это заставляют.

Один из владельцев, как оказалось, хранил в машине полис ОСАГО и свидетельство о регистрации. Роковая легкомысленность! Теперь, чтобы забрать машину со штрафстоянки, ему предстоит посетить ее дважды. Заберет документы – поедет за разрешением на выдачу – и только после этого вновь на стоянку за автомобилем. Разрешение на выдачу машины можно получить либо в ГИБДД (в том подразделении, инспектор которого ее задержал), либо в МАДИ.

Самое интересное, что водитель эвакуированного автомобиля должен получить разрешение, – внимание! – подтверждающее устранение причины задержания. А ведь причина задержания – неправильная парковка автомобиля. И устранили ее, погрузив на эвакуатор! Зачем же это подтверждать? Ужасно неудобно. Логичнее было бы перенести всё оформление непосредственно на стоянки.

Московские власти обещают, что скоро будет именно такой порядок. Сейчас разрешения на выдачу автомобилей выдают только на трех стоянках: проезд Энтузиастов, вл. 3; улица Дубовая Роща, вл. 7; улица Шеногина, вл. 3.

ВАШ АВТОМОБИЛЬ ЭВАКУИРОВАЛИ. ЧТО ДЕЛАТЬ?



1. Узнать адрес стоянки. Позвонить по 02 или по телефону службы спасения 112 с мобильного телефона. Либо позвонить в организацию, которая курирует эвакуацию. В Москве это ГКУ «АМПП», тел. +7 (495) 539–22–99. В столице можно также подписаться на SMS-информирование об эвакуации автомобиля.



2. Получить разрешение на возврат эвакуированного автомобиля. Для этого обращаемся в дежурную часть ГИБДД или МАДИ – в зависимости от того, кто принимал решение об эвакуации. Для получения разрешения нужно иметь при себе: водительское удостоверение, свидетельство о регистрации автомобиля, полис ОСАГО. Вы получаете копию постановления о штрафе и протокол с отметкой об устранении причины задержания.



3. Забрать автомобиль со штрафстоянки. Прибыв по указанному адресу, предъявляем протокол о задержании автомобиля и протокол о правонарушении с отметкой об устранении причины задержания, паспорт, водительское удостоверение, документы на автомобиль (СТС, полис ОСАГО). Если владелец – юридическое лицо, потребуется доверенность от организации. Оплатить стоимость эвакуации и хранения можно на месте или заранее – в банке.

Это стоянки, где есть представители МАДИ. Остальные работают по старинке. Если же оформлением эвакуации займется только одно ведомство (МАДИ), то неразберихи, надеюсь, будет меньше.

А пока я сдаю обмундирование и подаю заявление об уходе по собственному желанию. Работать на эвакуаторе я не хочу. Поищу-ка применение своей творческой энергии, опыту и знаниям в другом месте. ЗР

В ЦАРСТВЕ ЧИНГИС-ХАНА

Пробег на «Пежо-408» по Монголии: путешествие в историю. Крутил баранку, щелкал затвором и уворачивался от верблюдов **Константин Якубов**.

На высокой горе застыл Он. Внизу, сотней метров ниже, неподвижно ожидало приказа могучее войско. Взмах руки – и великая степь вновь задрожит от конского топота. И смерть тому, в чью сторону помчится непобедимая армия…

Так всё, наверное, и было. Иначе не стали бы монголы, сошедшие с некапиталистического пути развития (как говорили когда-то в школе), вновь умиротворять дух своего грозного предка. Великий завоеватель по-прежнему на коне – да на таком, что современные автомобильчики боязливо ежатся.

Над тем, как называется нынешний общественный строй, наверное, никто особо и не задумывается. Здесь повсюду верблюды и бараны, коровы и… «приусы»! Такого количества гибридных моделей не видел нигде: монголы убеждены, что этот автомобиль несет с собой реальную экономию. Для справки: стоимость подержанной «Тойоты-Приус» в Монголии – от 8000 до 10 000 долларов, в то время как верблюд (не сильно подержанный) обойдется долларов в 250–300, а баран – в 150–200. Отдельная квартира типа «юрта» – всего 550 долларов плюс ежегодные 60 долларов за аренду земли. Манера езды соответствует ожиданиям: похоже, все купили права полгода назад.

«Пежо-408» не испугался духа Великого и ни разу не закапризничал, за что отдельное ему спасибо. И это при том, что дороги здесь самые разные – платные и бесплатные,





Гигантский всадник – это, конечно же, Чингис-хан. Если присмотреться к голове коня, то можно разглядеть на ней темные черточки. Это люди на смотровой площадке! Лифт расположен, скажем так, в задней части лошади. Высота статуи – 40 метров, она покрыта 250 тоннами нержавейки. Сегодня это самая высокая конная статуя в мире.

Ездить здесь можно почти всегда и почти везде. А если при этом еще и смотреть по сторонам, то можно увидеть, к примеру, вот такой вот булыжник. Думаю, он старше Чингис-хана.

Железный человек посреди скотоводческого царства. Когда и откуда он пришел, узнать так и не удалось.

Автомобилей животные не боятся, людей же опасаются. И правильно делают.



Современный Улан-Батор. Трудно поверить, но монголы искренне предпочитают жить именно в юртах.

ЗӨРЧЛИЙГ БАРИМТЖУУЛСАН ТОРГУУЛИЙН МЭДЭГДЭХ ХУУДАС

Чойжамц овогтой ТАЙВАНБААТАР
Улаанбаатар, Баянгол 12-р хороо 6 бичил хороолол хасбаатар24-р байр 85 тоот
Утас: 99104858

ЗӨРЧЛИЙН БАРИМТ, МЭДЭЭЛЭЛ

Овог, нэр	Чойжамц овогтой ТАЙВАНБААТАР
Регистрийн дугаар	[illegible]
Огноо	2014.05.29
Цаг, мин, сек	09.08.27
Байршил	[illegible]
Тээврийн хэрэгслийн дугаар	7898УНХ
Тээврийн хэрэгслийн марк	NISSAN X-Trail
Гаргасан зөрчил	[illegible]
Зөрчлийн заалт	Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын захирагчийн 2012 оны А/532 тоот захирамжийг баримтлав
Харилцах утас	99104858

ТОРГУУЛИЙН ХУУДАС

Нийслэлийн Засаг Дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын захирагчийн 2012 оны А/532 болон А/724 дугаар захирамжуудыг зөрчсөн тээврийн хэрэгсэл эзэмшигчид Захиргааны хариуцлагын тухай хуулийн 32 дугаар зүйлийн 1-д заасны дагуу торгуулийн арга хэмжээ ногдуулна

Торгуулийн хэмжээ	Тоогоор	8,000₮
	Үсгээр	Найман мянган төгрөг
Торгууль төлөх хугацаа		14 хоног

Торгуулийн мөнгийг дараах дансанд тушаана.
Банкны нэр: Нийслэлийн Төрийн сан
Байгууллагын нэр: З.Х.У.ТӨВ НЭГДҮГЭЭР ЭГНЭЭ-ХҮҮ ТОРГУУЛЬ
Дансны дугаар: 200000947
Гүйлгээний утга: 7898UNX140529000093
Огноо: 2014.05.29

Штрафная квитанция за езду по выделенной полосе выглядит так. В переводе с тугриков на рубли – примерно полторы сотни.

Полицейские здесь постоянно свистят, а автомобили беспрестанно бибикают. Надо полагать, так люди проявляют эмоции. Включать поворотники не принято.

Интересно – по моде ли одет абориген?

асфальтовые и времен Завоевателя. Ошибется тот, кто побоится ехать сюда без вседорожника, – наш городской, в общем-то, «Пежо» перенес пробег абсолютно спокойно. Его подвеска стоически воспринимала ямы и колдобины, хотя порой ее и пробивало. Но будем честными: похвалы автомобилю были, а вот восторгов он так и не дождался. И все потому, что сотрудничество 120-сильного мотора с не самым новым автоматом о четырех ступенях удачным не назовешь. Да, всё исправно переключается, но разгоняться машине очень тяжело. Мотор воет, старается, но…

Но подавать такую «лошадку» Чингис-хану было бы опрометчиво. ЗР

Как здесь можно перевернуться, я так и не догадался.



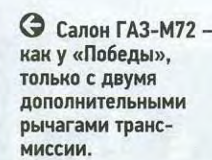
КОГДА ДЕРЕВНИ БЫЛИ БОЛЬШИМИ

Трудно подобрать лучший автомобиль для путешествия в СССР середины 1950-х. Туда отправились **Сергей Канунников** и ГАЗ-М72. Фото **Александра Кульнева**.



видео см. с. 35





Салон ГАЗ-М72 – как у «Победы», только с двумя дополнительными рычагами трансмиссии.



Над зеркалом – ручка управления антенной, которую можно опустить, заезжая в гараж, или гордо выпятить.



В М72, как и в «Победе», есть даже радиоприемник. Над ним – тумблер включения указателей поворота.



Над педалью сцепления – кнопка омывателя ветрового стекла. Такого удобства до М72 наши водители не ведали.



Большие часы в легковом автомобиле – хороший тон. Именно «Победа» заложила эту традицию на ГАЗе.





Под приборами – схема управления трансмиссией и предупреждение: на первой пониженной передаче – не более 10 км/ч.

Конечно, старые автомобили, даже так хорошо отреставрированные, надо беречь. Поэтому я борюсь с чувством вседозволенности. Но получается все хуже. Разве это ухаб? На современных кроссоверах такой нужно преодолевать шагом – а я ленюсь даже перейти на первую передачу. Тяги хватит. Высокий автомобиль неторопливо, но уверенно переваливается с боку на бок и без суеты приближается к следующему опасному для нынешних вседорожников препятствию…

ВТОРАЯ ПОБЕДА

Конечно, ГАЗ-М72 далеко не первый автомобиль с солидными внедорожными возможностями и комфортным салоном. В США такие делали еще в 1930-е годы, что, кстати, и побудило создать первую подобную советскую конструкцию – полноприводную версию «эмки» ГАЗ-61. Ее строили в мизерных количествах, адресуя в первую очередь армейскому начальству. После войны наша промышленность ограничивалась лишь «козликами» ГАЗ-67, затем – ГАЗ-69, прочными и выносливыми, но с брезентовой крышей и минимумом удобств. Сельское начальство и опять же военные были рады и этому. А частникам «газики» не продавали. Идеи, конечно, носились в воздухе. В Москве еще с конца 1940-х экспериментировали с полноприводной модификацией лимузина ЗИС-110. Но этот астрономически далекий от народа автомобиль был скорее инженерным курьезом.

Кому первому пришла мысль сделать полноприводный вариант «Победы», история умалчивает. Говорили даже об указании самогó Никиты Сергеевича, но достоверно это не известно. А проектировала автомобиль группа под руководством Г. М. Вассермана, одного из главных горьковских спецов по полноприводникам.

«Победа» уже завоевала любовь наших и даже признание некоторых зарубежных потребителей (а уж им-то было из чего выбирать) благодаря прочной конструкции. Тем не менее для создания достойного полноприводного варианта понадобилось не только установить доработанные мосты и раздатку ГАЗ-69, но и заметно усилить кузов – в частности, в зоне соединения средних стоек с крышей, лонжеронов, торпедо.

Формально машина «Победой» не значилась, да и на кузове написано *М72*, но в народе ее, конечно, называли именно так. Она заслужила это имя, причем не только потому, что произошла от ГАЗ-М20.

НА ФЕРМУ И В РАЙОН

Представляю чувства тех, кто сел за руль такой машины шесть десятилетий назад. Комфортные диваны, уют легкового автомобиля, надежная крыша над головой, омыватель ветрового стекла (первый в СССР) и даже

радиоприемник! При этом прочные, как у ГАЗ-69, рессорные подвески, дорожный просвет 210 мм. Такой машине не страшны наши проселки.

На шоссе, впрочем, М72 ведет себя, по нынешним представлениям, грубовато. От автомобиля с таким кузовом ждешь более легковых, хотя бы победовских повадок. А на деле управлять машиной никак не легче, чем «козликом». Мотор в 55 сил с натугой разгоняет тяжелый автомобиль. На прямой М72 требует постоянного внимания, в повороты входит неохотно, вальяжно переваливаясь с борта на борт. Вероятно, дело не только в конструкции подвесок (здесь, правда, есть даже задний стабилизатор) и высоком кузове, но и в более узкой, чем у 69-го, колее. А вот тормозов машине вполне достаточно, поскольку, стóит отпустить педаль газа, шестерни в трансмиссии старательно противятся качению.

На разгоне каждая передача голосит по-своему. Первая – низким, немного надрывным басом, третья, прямая, – охрипшим баритоном. Машина только что вышла из реставрационного цеха, не обкатана и со временем запоет тише, однако опыт показывает – не намного.

Но это такие мелочи в сравнении с возможностью ездить на дальние поля, на ферму и «в район» с невиданным прежде комфортом! Ездили на ГАЗ-М72, кстати, и подальше.



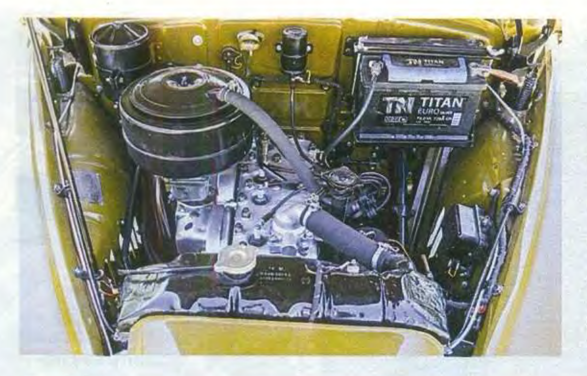


На такой задний диван не стыдно было усадить начальника не только районного, но и областного масштаба.

ДО САМЫХ ДО ОКРАИН

1 мая 1956 года писатель Виктор Урин, выпускник ВГИКа Игорь Тихомиров и фотокор «За рулем» Александр Ломакин стартовали на ГАЗ-М72 в пробег до Владивостока. Машину Урин купил на аванс под книгу, по специальному разрешению. Бензином на маршруте тоже заправлялись по специальной директиве – колонок для частников было раз-два и обчелся, а в глубинке их и вовсе не видывали. Ехали неторопливо, с продолжительными остановками. Пробег занял почти полгода, но доехали! О путешествии писала пресса, в том числе, конечно же, «За рулем», появились книга и фильм (цветной!) «По дорогам родины». Правда, внимания машине уделили меньше, чем она заслуживала, – главной темой стала страна, живущая невозможными еще несколько лет назад переменами и надеждами.

Еще не прошел XX съезд КПСС, но бывшие «враги народа» уже возвращались с дальних окраин страны. В 1955-м вышел Указ о прекращении состояния войны между Советским Союзом и Германией, а в Москву приехал канцлер ФРГ Конрад Аденауэр. Стали выходить журналы «Юность» и «Иностранная литература» – пусть и робкие, но рассадники вольнодумства. Кинематографисты все больше внимания уделяли деревне: «Гость с Кубани» с Анатолием Кузнецовым, «Максим Перепелица» с совсем молодым Леонидом Быковым, «Солдат Иван



Поздний победовский мотор развивал вполне приличные по тем временам 55 сил. Но для ГАЗ-М72 их все же маловато.



Багажник, как и у «Победы», двухэтажный. Запаска и инструмент живут внизу.

Бровкин» с Леонидом Харитоновым. Конечно, в этих фильмах, как и прежде, село выглядело куда благостнее, чем оно жило в действительности, однако на фоне всеобщего счастья и веселья уже вскрывали «отдельные недостатки». Руководство страны стало не только интересоваться жизнью села, но и кое-что для него делать. Например, новый полноприводный автомобиль – ГАЗ-М72.

Он, по-моему, очень похож на председателей из тех наивных картин – строгих, порой грубоватых, но рачительных и справедливых. Такой машине хочется соответствовать. Потому-то стараюсь приноровиться к ее непростому, но прямому и честному характеру. Тем более что в умелых руках она может то, что большинству нынешних вседорожников и не снилось.

ДЕРЕВЕНСКИЙ КРЕАТИВ

Увы, ГАЗ-М72 был обречен уже при рождении. В Горьком на выходе была «Волга» – совсем новый автомобиль, и никто не собирался делать на его базе вариант 4×4. А ведь аналогов в мире у М72 тогда было немного. Пожалуй, лишь американский «Виллис-Джип Стейшн Вэгон» да французский «Рено-Колораль».

Через два десятилетия появится «Нива» – пусть и очень дальняя, но все же концептуальная родственница ГАЗ-М72. Пройдет еще лет двадцать, и на рынок выйдут уже десятки полноприводных машин с легковым комфортом. На наших дорогах их теперь тоже пруд пруди. Куда больше, чем благополучных деревень, жителям которых адресовали необычный отечественный автомобиль. А было это почти 60 лет назад… ЗР



«ПОБЕДА» НАД БЕЗДОРОЖЬЕМ

ГАЗ-М72 – полноприводный автомобиль с модернизированным кузовом «Победы» и переработанными узлами ГАЗ-69 выпускали с 1955 года. Автомобиль оснащали 55-сильным двигателем объемом 2,1 л, трехступенчатой коробкой передач и двухступенчатой раздаточной коробкой с передаточными числами 1,15/2,78. Машина развивала 90 км/ч. Всего до 1958 года построили 4677 автомобилей.

Смотрите на iPad: путешествуем во времени



ЛЮБИМЕЦ ПУБЛИКИ

Кроссовер «Мокка» – самый продаваемый «Опель» в России. Логику выбора подходящей комплектации попытался выстроить **Евгений Борисенков**. Фото **Евгении Любимовой**.

Как говорят продавцы, «Мокка» не имеет определенного круга поклонников: в число покупателей входят люди обоих полов и различной степени зрелости – от юнцов до пенсионеров. Всем не угодить, поэтому предложенный нами алгоритм не следует воспринимать как догму.

Моторно-трансмиссионная гамма: двигатели трех типов (дизель объемом 1,7 л, безнаддувный бензиновый мотор 1.8 и бензиновый 1,4-литровый турбодвигатель), шестиступенчатый гидромеханический автомат плюс две механические коробки – пяти- и шестиступенчатая. И два типа привода – передний и полный.

Но предлагаются эти агрегаты лишь в определенных сочетаниях, поэтому танцевать удобнее от типа коробки. Мировая тенденция постепенного отстранения водителя от большинства рутинных забот набрала невиданную мощь. Времена, когда каждый владелец должен был пускать двигатель заводной рукояткой, вручную выставляя при этом опережение зажигания и контролируя степень прогрева открыванием-закрыванием жалюзи радиатора, канули в Лету. Смею предположить, что туда же вскоре отправится и механическая коробка: покупатели кроссоверов отдают предпочтение автомату.

А вот в отношении моторов в среде покупателей царствует здоровый консерватизм. Дизель отпугивает сокращенным межсервисным интервалом и повышенной чувствительностью к качеству топлива. Страхи не лишены оснований: зимой, а особенно в межсезонье, заправиться летней соляркой, способной даже при небольшом морозе превратиться в кисель, можно даже на приличных АЗС.

Многие косо смотрят и на малокубатурные двигатели: высокие технологии, позволяющие снимать с небольшого объема солидное количество

Интерьер в топовой комплектации «Космо».

Доплатив 45 000 рублей, получите двуцветный салон.

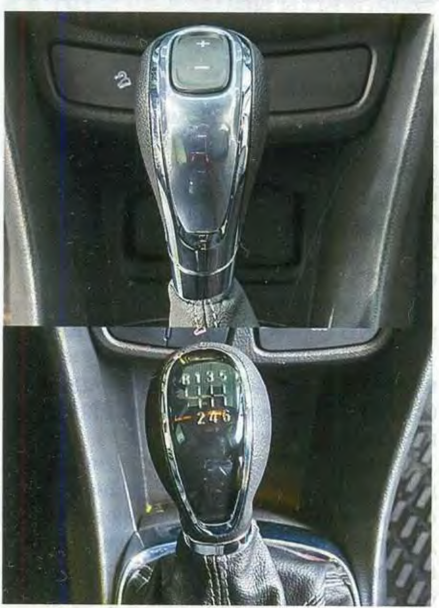


В любом варианте профиль сидений один и тот же – меняются лишь варианты обивки. Кожаным креслам традиционно полагается электропривод.

«Верхнюю» аудиосистему «Радио CD600» легко опознать по большому цветному дисплею.

«Радио CD400» беднее функционально и выглядит скромнее.







Подлокотник водительскому сиденью никогда не помешает.

Базовая коробка – пятиступенчатая механическая, но оба бензиновых мотора могут работать в паре с шестиступенчатым автоматом. На машины с системой «старт-стоп» ставят шестиступенчатую механику.

Перечень стандартного оборудования

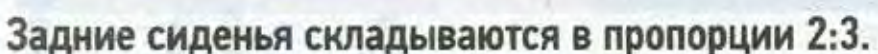
«Эссентиа»: антиблокировочная система, помощник при трогание на подъеме, система контроля скорости при спуске с горы, защита картера, стальные колеса 6J×16, тканевая отделка салона, складываемое в пропорции 2:3 заднее сиденье, передние электростеклоподъемники, круиз-контроль, фронтальные и боковые подушки безопасности, бортовой компьютер, аудиосистема с кнопками управления на руле и шестью динамиками, кондиционер, дневные ходовые огни, наружные зеркала с электроприводом и обогревом, релинги на крыше, противоугонная сигнализация, дистанционное управление замками.

«Инджой»: дополнительно к «Эссентиа» – пакет «Комфорт» (ящик под передним пассажирским сиденьем, двухзонный климат-контроль, подлокотник водительского кресла), пакет «Зимний» (обогрев передних сидений и рулевого колеса), пакет «Обзор и освещение» (датчик дождя, внутреннее зеркало с функцией автозатемнения), легкосплавные колеса 7J×18, задние электростеклоподъемники, передние противотуманные фары, кожаная отделка руля.

«Космо»: дополнительно к «Инджой» – комбинированная отделка салона, центральный подлокотник в спинке заднего сиденья, автомагнитола с «блютусом», камера заднего вида.



Мотор 1.4 турбо легко укладывается в современные нормы токсичности.

Задние сиденья складываются в пропорции 2:3.



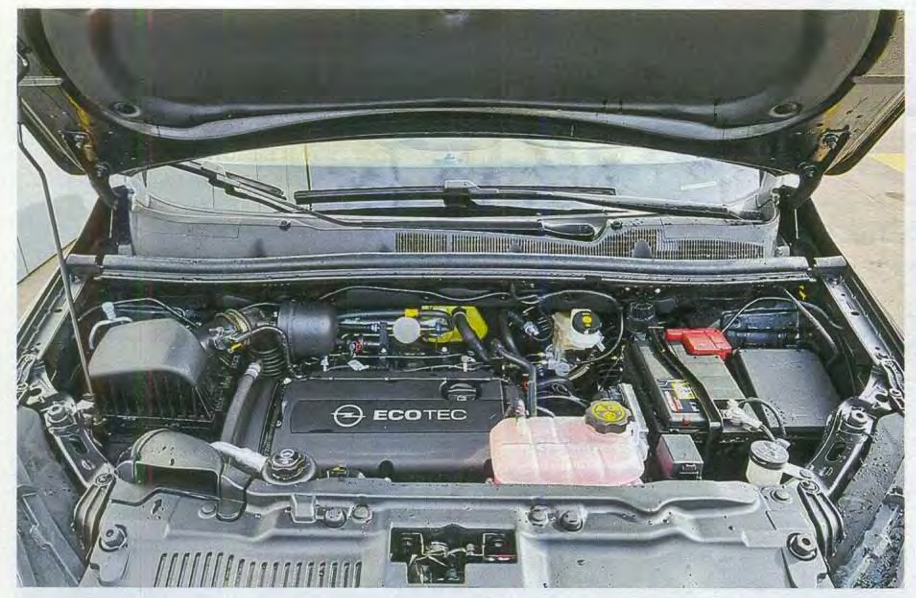
Интегрированная в задний бампер площадка для перевозки велосипедов – вещь удобная, но дорогая.

лошадиных сил, скорее отталкивают нежели привлекают клиентов. И в случае с «Моккой» большинство отдает предпочтение не турбомотору 1.4, а атмосфернику 1.8 той же мощности (140 л.с.). Впрочем, этой песне звучать не долго: с введением с 1 января 2016 года экологического стандарта 5-го класса последние начнут сходить со сцены.

Принятое нами за основу сочетание АКП и атмосферного двигателя 1.8 возможно лишь для полноприводной «Мокки» в оснащении «Инджой» (Enjoy) или «Космо» (Cosmo). На них и сосредоточимся.

Разница в стоимости этих комплектаций – 65 000 рублей, однако среди дополнительных опций в более дорогой «Космо» особо полезных не так уж и много. Комбинированная отделка сидений выглядит нарядно, но кожа в автомобилях такого уровня, как правило, искусственная. Без подлокотника для пассажиров заднего ряда можно обойтись – это же не бизнес-класс. А уж изменение цвета 18-дюймовых легкосплавных дисков с серебристого на темно-серебристый таких денег и вовсе не стоит. Соблазняют разве что «блютус» и камера заднего вида, но их можно получить и другим путем – дозаказав к машине в более простом исполнении «Инджой» пакет оснащения «Фан энд Драйв» (Fun&Drive) за 25 000 рублей.

Из списка опций обязательно выберем и боковые шторки безопасности (9500 рублей): в случае аварии такая защита не помешает. Очень понравилась интегрированная в задний бампер система для перевозки велосипедов: на выдвижной рампе «флексфикс» (FlexFix) можно





Александр ШАХОВ,
старший менеджер отдела продаж автосалона «Opel Favorit Motors Север»

«Опель-Мокка» – самый изысканный и продвинутый кроссовер в своем классе. Клиентов привлекают богатое оснащение и качественная отделка в сочетании с умеренной ценой: продажи идут в гору. Среди прочих достоинств – высокий уровень безопасности (пять звезд по результатам тестов EuroNCAP).







Противотуманные фары доступны с комплектации «Инджой».

Атмосферник объемом 1,8 л считается более надежным.

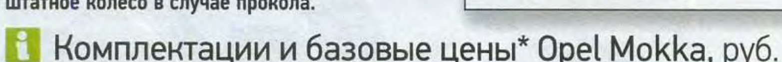


Легкосплавные колеса имеют один рисунок и отличаются друг от друга лишь степенью серебристости.

Ниша, явно превышающая размеры докатки, нам понравилась: будет куда убрать штатное колесо в случае прокола.

«Инджой», 1,8 л, полный привод, А6, 1 015 000 руб.
+ пакет опций «Фан энд Драйв» за 25 000
+ шторки безопасности за 9500
Итого: 1 049 500 руб.

ВЫБОР ЗР



Комплектации и базовые цены* Opel Mokka, руб.

Двигатель	Мощность, л.с.	Тип трансмиссии	Essentia	Enjoy	Cosmo
1.8	140	M5	775 000	885 000	950 000
1.4 турбо	140	A6	–	935 000	1 000 000
1.4 турбо	140	M6, 4×4	–	980 000	1 045 000
1.8	140	A6, 4×4	–	1 015 000	1 080 000
1.7 d	130	A6	–	–	1 045 000

*Данные на момент подготовки материала (сентябрь 2014 года).

Скорее понравилось
Стильная внешность, неплохой выбор силовых агрегатов, множество вариантов внутренней отделки

Скорее не понравилось
Не соответствующие назначению кроссовера низкопрофильные шины, отсутствие механической коробки у дизельной версии

перевозить до трех байков! Да вот цена кусается – 26 000 рублей. Быстросъемные крепления на крышу намного дешевле. Датчики давления в шинах тоже не будем ставить: они обойдутся почти как новенькая покрышка – в 6500 рублей. Люк в крыше при наличии двухзонного климат-контроля, на наш взгляд, тоже бесполезен.

Подведем итог? Полноприводный «Опель-Мокка» в комплектации «Инджой», с бензиновым атмосферником 1.8 и шестиступенчатым автоматом стоит 1 015 000 рублей. Прибавляем пакет опций «Фан энд Драйв» и шторки безопасности – в сумме получается 1 049 500 рублей. Доплачивать 12 000 рублей за окраску кузова металликом не будем: «Мокка» и в базовом белом окрасе смотрится нарядно. ЗР

Редакция благодарит компанию Favorit Motors за помощь в подготовке материала.

АВЕОносец

Автомобиль на вторичном рынке надо подбирать нестарый, недорогой и распространенной модели. Такой, как Chevrolet Aveo второго поколения. О плюсах и минусах выбора «авечки» рассказывает **Максим Приходько**.

Маленький автомобиль с известным именем – к такому выбору склоняются многие из тех, кто подыскивает недорогую машину на каждый день. Думаю, под этот критерий почти идеально подходит «Шевроле-Авео».

У модели, впервые показанной в 2002 году, корейские корни и итальянская внешность. Кузов – седан либо хэтчбек. Мотор для российского рынка сейчас лишь один – 1,6 л (115 л.с.), а помимо пятиступенчатой механики можно выбрать шестиступенчатый автомат (в других странах гамма представлена двигателями объемом от 1,2 до 1,8 л, в их числе 1,3-литровый дизелек). Остальной мир, включая Австралию (там машина выпускается под маркой «Холден») и Штаты (где «Авео» продается под именем «Соник»), тоже знает этот автомобильчик – ведь он построен на глобальной джиэмовской платформе «Гамма II». Кстати, она лежит в основе очень многих моделей концерна, обеспечивая практически непотопляемую основу для машин B-класса и не только для них.

Если не брать в расчет средние по звездности результаты крэш-тестов, «Авео» зарекомендовал себя хорошо. Успел пережить два рестайлинга и одну кардинальную смену поколений. Вот о второй версии, которая выпускается с 2011 года, и пойдет речь.

МОТОСТАЙЛ

Для «примерки» я присмотрел «Авео» 2012 года – седан со 115-сильным мотором и механической коробкой. Пробег 60 000 км. Цена 410 000 рублей (как водится, с торгом). Седан лучше хэтчбека, багажник которого мал (если не складывать заднее сиденье). Пробег великоват для двух лет, зато машина не из такси: хозяин – мастер по ремонту кондиционеров, вот и намотал километраж. Состояние машины он оценил формулировкой «сел-поехал». Разброс цен на двухлетние «авео» – от 370 000 до 600 000 рублей (новая машина стоит не меньше 549 тысяч). Посмотрим, отработает ли свои 410 000 рублей данный экземпляр.

Выглядит машина хорошо: два года эксплуатации не оставили на ней следов трудной жизни. Но вот решенная в мотоциклетном духе головная оптика уже состарилась: пластик кругляшей ближнего света помутнел. Новая неоригинальная фара станет не дороже 3500 рублей. А можно просто отполировать пластик. Однако делать это не так удобно, как в случае с единым и неделимым пластиковым покрытием фары.

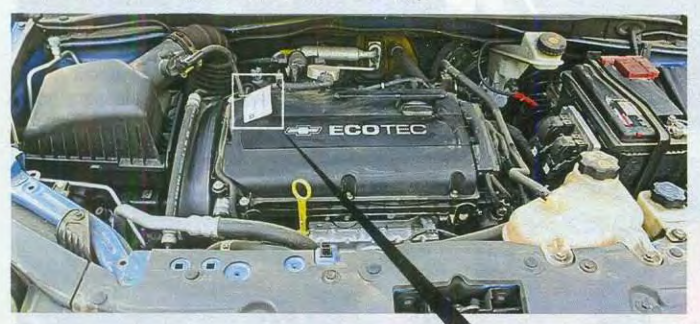
Из видимых неприятностей – потертость в области сопряжения заднего крыла с бампером. Качественная окраска одного элемента потребует в Москве около 5000 рублей. Я не стал бы красить, но попросил у продавца скидку. Других претензий к кузову нет.

Панель приборов тоже напоминает о спортбайках. Выделение тахометра в ущерб остальным приборам – тема





При покупке новой машины не нужно доплачивать лишь за один цвет кузова – белый. За нарядный синий придется отдать 9000 рублей. А при покупке машины с рук он достанется вам даром.



для быстроходных машин. На беззубом «Авео» это лишь милая вычурность, не мешающая легко и свободно читать показания электронного спидометра и щедрую россыпь контрольных ламп.

Толстые передние стойки перекрывают приличный «сектор обстрела». С этим согласен и продавец: говорит, что на поворотах приходится отчаянно вертеть головой. Салон еще не загрязнился, но чехлы придется купить – уж больно нежная у сидений обивка.

Некоторые владельцы версий с автоматом сталкивались с сильной «потливостью» сальников: масло в эти автоматические коробки было залито сверх нормы. Наш автомобиль – с механической коробкой, и особых проблем с ней нет.



Свежая бирка с дилерской отметкой говорит о том, что замену масла проводили недавно. Значит, не придется тратиться и на фильтр.

ПОЛЕТ НАШИХ ПТИЦ

Пока разглядывал «Авео», напевал знаменитый «Марш авиаторов». Тот, где «всё выше и выше стремим мы полет наших птиц». А птичка-то наша хоть куда! Конечно, в этом размере и в данной ценовой категории сложно придумать что-то сногсшибательное, но второе поколение машины избавилось от таких проблем, как слабая антикоррозийная защита и трещины кузова в местах сварки по задней арке, – подобное частенько встречалось на первом «Авео». Прежде были нарекания и в адрес 1,2-литрового мотора. А еще у «Авео» первого поколения выжимной подшипник начинал шуметь задолго



Найдешь ли в Москве изрядно поезженную машину, которая не несет следов контактной борьбы с другими автомобилями? Тут еще повезло: поцарапан лишь пластиковый бампер.



Стильный руль роднит «Авео» с более дорогими «шевроле». Интересен механизм боковых воздуховодов: чтобы прикрыть поток, надо вращать круглую ручку.



Две соленых московских зимы никак не сказались на днище. У машин первого поколения антикоррозийная стойкость была хуже.



Многих такие приборы раздражают, а иные от них в восторге. «Мотоциклетная» приборная панель делает «Авео» запоминающимся.



Внешность обманчива. У машины не четыре фары, а две сдвоенные. Неоригинальная фара обойдется в 3500 рублей.



Паспортная емкость багажника 416 литров. Но может войти и больше – если грузить, к примеру, картошку россыпью.

до его планового замены. У машин второй генерации с этим проблем нет.

Впрочем, не все так радужно. После массированного обстрела вопросами продавец признался, что уже заменил по гарантии задние амортизаторы (это слабое место «авеоционных» машин нижегородского разлива), стойку стабилизатора со стороны водителя, оба внутренних пыльника ШРУСов и передние тормозные диски с комплектом колодок. Последние он приобрел у дилера по цене 6000 рублей за комплект! Столь внушительный список работ для двухлетней машины выглядит слегка устрашающе.

Как только завел двигатель (ключ зажигания непривычно далеко выпирает из замка), все контрольные лампы погасли, а *Check engine* остался гореть. Оранжевый силуэт мотора сиротливо подсвечивал слегка затененный осенним вечером салон машины. На мой молчаливый вопрос хозяин мгновенно выпалил, что на ходовые качества машины «чек» не влияет, и спихнул проблему на наше топливо. Я продолжал молчать, а продавец, заполняя возникшую паузу, сообщил, что на СТО лампу гасили, но она снова зажигается. Наконец, он выдал главное: «Вопрос упирается в замену двух каких-то фазовращателей со звездочками».

ЧТОБ СКАЗКУ СДЕЛАТЬ БЫЛЬЮ

Пробная поездка сюрпризов не преподнесла. Хотя при проверке дедовским способом работоспособности подвески на слух (нужно неспешно проехать с открытыми окнами вдоль бетонного забора, чтобы услышать все стуки) мне показалось, что впереди что-то громыхает. «Это суппорты так себя ведут. Дилер сказал, что все нормально», – продавец дал понять, что за этот стук скидки не будет. Действительно, бряканье суппортов даже подвигло «Шевроле» на бесплатную диагностику и работы по модернизации узла (правда, об этой акции фирма особо не распространялась).

Слишком жесткую подвеску критиковать не буду – это отличительная черта нынешних «авео». Поклонники модели характеризуют чересчур информативную подвеску как собранную. Что действительно не понравилось, так это слабенькая шумоизоляция, – у одноклассников получше.

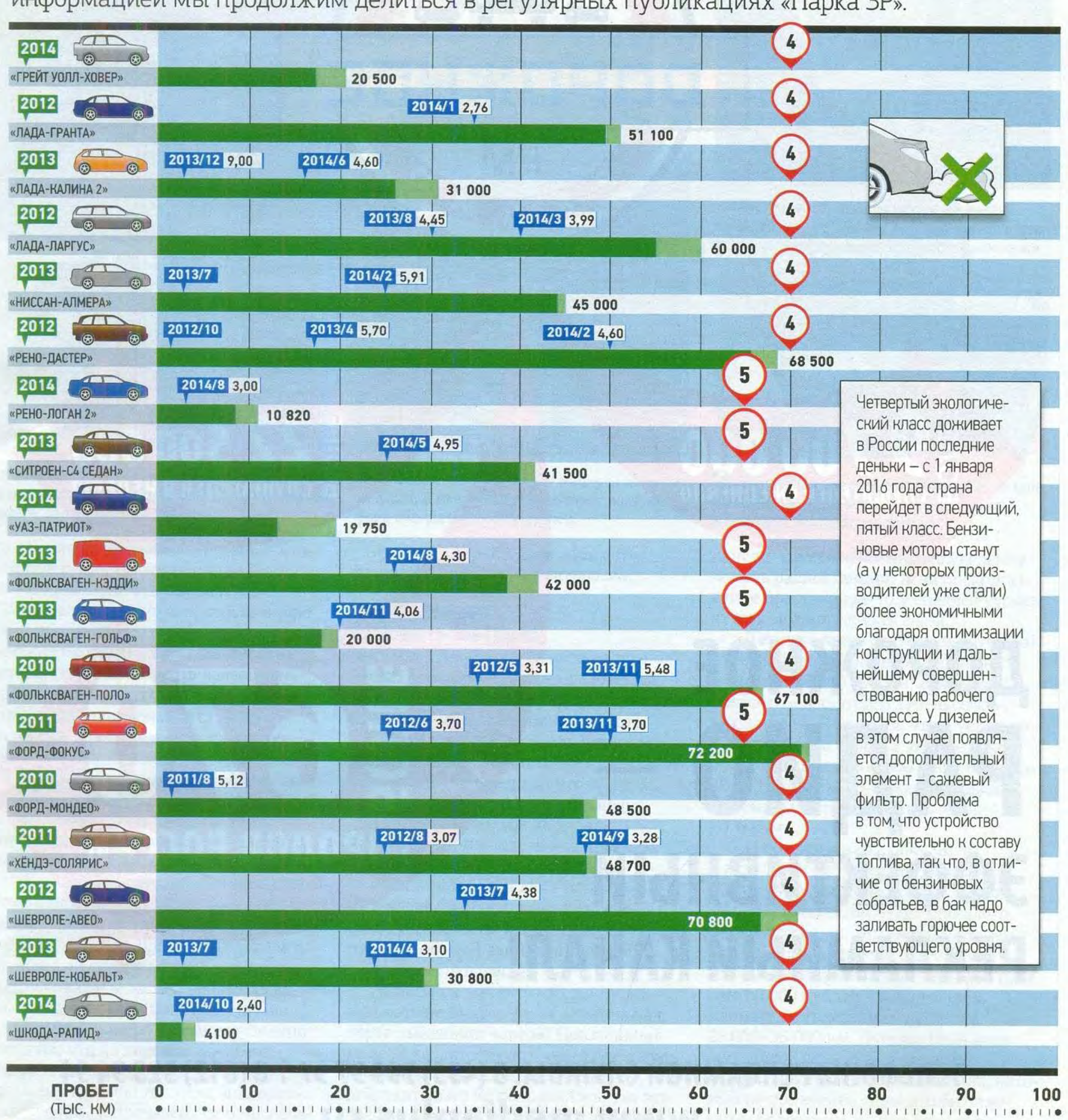
Понравилось обилие небольших и уютных кармашков на передней панели. Штатная магнитола уверенно ловила радиостанции. А на поскрипывание пластика где-то у средней стойки кузова можно закрыть глаза.

Теперь – торг. За фары и потертый пластик заднего бампера минусуем минимум 12 000 рублей. Еще надо погасить «чек» путем замены фазовращателей. Я настоял, что в условиях нефирменного сервиса эта операция будет стоить около 8000 рублей. Итого 20 000 рублей – по-божески. Однако хозяин был готов сбросить лишь 10 тысяч.

И вот что я вам скажу. Если к исходным 410 тысячам добавить 50 000 рублей, можно купить новый «Авео»! Правда, он будет прошлого года выпуска, но автомобиль с гарантией всяко лучше, чем с пробегом. Либо можно добавить к стартовой цене еще 30 000 рублей – и подыскать машину с автоматом и пробегом 25 000–35 000 км. Думаю, так и надо поступить, если нужен юркий и довольно стильный автомобиль, который не обременен серьезными родовыми болячками. А этот экземпляр запрашиваемых 410 000 рублей явно не стоил. Но повозиться с ним было интересно. ЗР

НАШ ГАРАЖ

На этой странице представлен весь автопарк ЗР (кроме машин, обслуживающих шинные тесты) в режиме реального времени. На сей раз сравниваем экологические классы подопытных автомобилей, исходя из данных, заявленных производителем. Более подробной информацией мы продолжим делиться в регулярных публикациях «Парка ЗР».



2012 – год выпуска; **36 000** – текущий пробег; **2012/8** **3,70** – год и номер журнала со статьей об автомобиле в рубрике «Парк ЗР» и стоимость 1 км пробега на момент написания статьи; ▮ – пробег за месяц.

(5) – экологический класс автомобиля



Volkswagen Golf

- Изготовитель – Volkswagen AG, Германия
- Год выпуска – 2013-й
- В эксплуатации «За рулем» – с декабря 2013 года
- Пробег на момент отчета – 20 000 км

Публикация ЗР – 2014, № 8

АНАЛОГ НАШЕГО ЖУРНАЛА

Антон Чуйкин

ПОЧЕМУ «ГОЛЬФ»?

Год назад, мучаясь выбором, я, как и многие другие, пришел к выводу: машин много, а купить нечего! При бюджете около миллиона рублей и жгучем желании иметь кроссовер получалось либо что-то банальное, либо имеющееся в парке ЗР, либо то и другое сразу. «Дастер», «Актион», «Йети»… Ладно, забыли про кроссоверы.

При равной стоимости предпочитаю выбрать машину поменьше, но лучше оснащенную, чем вложить все деньги в размер «пустого» автомобиля. Иными словами, за 750 тысяч лучше взять «Рапид», чем «Октавию»; «Джук» за 1,2 млн будет круче «Кашкая» и т. д.

В оговоренную сумму укладывалось довольно много машин, но если искать хорошее и интересное оснащение, поневоле остановишься на С-классе. Рецепт прост: начальная цена, умноженная на полтора-два, – это и есть стоимость прекрасно упакованного автомобиля.

Так и вышло, что при стартовых 600 тысячах мы получили «Гольф» за миллион с небольшим (с учетом скидки). Переплата? Пожалуй, нет. По сравнению с самой доступной трехдверкой (1,2 л, 85 л.с., пятиступенчатая механика) здесь почти в два раза больше дверей, лошадиных сил (1,4 л, 140 л.с.) и всяких приятных штук, среди которых пресловутая DSG, адаптивный круиз-контроль, автомат света, система «старт-стоп», навигация и многое другое, – все это очень пригодится в наших тестах (ЗР, 2014, № 4, 8). И потом, это лучший автомобиль в самом популярном классе, его родоначальник, – примерно как «За рулем» среди автомобильных изданий.

ПРОВЕРЕНО ЗР

Конечно, за 20 тысяч километров семиступенчатая DSG не капризничала, хотя наша машина – еще из той партии, с чьими коробками возможны проблемы. Исследовав вопрос, мы надеемся избежать неполадок: массовость отказов, мягко говоря, несколько преувеличена. К слову, с начала текущего года производитель модернизировал коробку – читайте ЗР, 2014, № 6, с. 224.

АСС, или адаптивный круиз-контроль, оказался крайне удобной штукой, которую задействуем в каждой загородной поездке. Это всё ерунда, что «на наших дорогах он не нужен». Если ездить законопослушно (а мы ведь все так и делаем, не правда ли?), АСС – прекрасный помощник и страховщик. Как автопилот: включаем сразу после взлета режим «100 км/ч» – и дальше все управление разгоном, замедлением и вообще скоростью отдаем ему.

Наш «Гольф» много всего умеет сам: переключаться с ближнего на дальний и обратно, включать дворники, глушить и пускать двигатель, подстраивать зеркало – к этому быстро привыкаешь и пользуешься с радостью. И ничем мы не хуже Европы, эти функции востребованы и по нашу сторону границы. Тот же неоднократно обруганный «старт-стоп» дает около 10% экономии топлива – проверено ЗР.

Вот только навигация не вполне оправдала ожидания. Почему-то отказалась работать в Питере: карту показывает, а маршрут не рассчитывает. Вы понимаете, какой это «подарок» москвичу… «Фольксваген» об этом знает и обещает поработать над программным обеспечением. В других местах, где побывал наш автомобиль, в частности в Литве, сбоев не отмечено.

А ЧТО У НАС В БАГАЖНИКЕ?

Этот вопрос мы задали себе при первом же выезде, поскольку временами слышали негромкое постукивание сзади – хорошо заметное в тишине



Будь здесь докатка, места для нужной и ненужной поклажи появилось бы больше, – но в Россию машины идут только с пятью полноценными колесами.



В «Гольфе» много электроники, и, чтобы соответствовать, борт-журнал мы перенесли в смартфон. На графике – расход между заправками под завязку.

Адаптивный круиз-контроль просит задать скорость и дистанцию до машины, идущей впереди, и затем будет свято блюсти эти параметры без вашего участия, вплоть до полной остановки и последующего троганья. Удобно даже в пробке.

шумоизолированного салона. Точно так звучит незакрепленная багажная полка. Но это оказалась не она. Обратились к специалистам, и те признались – да, многорычажную подвеску (принадлежность мощных «гольфов») на неровностях слышно; если этот звук мешает владельцу, задние стойки меняют по гарантии, но отзывную кампанию не объявляют. «Да что вы, на седьмой «Гольф» в Москве ни одной стойки нет, ждите, будем заказывать», – отозвался сервис. И не подвел: через три недели амортизаторы поменяли.

И вот какой вывод. Ежели вы тоже слышите легкие постукивания на своей машине – плюньте, не обращайте внимания. У нас после замены не изменилось ровным счетом ничего: на неровностях «незакрепленная полка» по-прежнему издает глухие, еле слышные бух-бухи.

Расходы на эксплуатацию и обслуживание Volkswagen Golf (0–20 000 км), руб.

Расходы на содержание	81 105
Из них на бензин (А95, средний расход 7,02 л/100 км)	51 715
Зимние шины	21 400
ТО-15 000 км	7990
Стоимость 1 км пробега	4,06

А вообще, в багажнике нет ничего. Совсем. Всё, что нужно возить с собой, от огнетушителя до незамерзайки, поместилось в довольно объемный подпол, организованный для полноразмерной запаски. Семейный выезд в отпуск показал, что туда умещаются еще две пары роликовых коньков и кой-какая мелочь, так что в целом невеликий багажный отсек «Гольфа» принимает без остатка пожитки двух взрослых и двух детей.

ЭКОНОМИТЬ ИНТЕРЕСНО

С каждой следующей копейкой, которую неутомимо прибавляют цены на топливо, вопрос «А сколько ест?» становится актуальнее. Можно ругательски ругать даунсайзинг, «старт-стоп», Евро-5 и DSG, а можно воспользоваться их преимуществами и экономить бензин. Да, надо привыкать к особенностям работы. Приотпускать тормоз, чтобы двигатель пустился чуть раньше и машина тронулась на малом газу, без рывка. Не топтать педаль в ожидании немедленного разгона (будет прыжок). Довериться коробке. Жаль, устройство отключения пары цилиндров на моторе 140 л.с. в России не предлагают…

За городом «Гольф» сохраняет высокую среднюю скорость и ест 5,5–5,6 л/100 км девяносто пятого бензина. В городе – от 7 до 10 л. А средний расход за 20 000 км составил 7,02 л на сотню. Когда видишь такой результат, полученный не одномоментно, а на солидном пробеге, азарт экономии перехлестывает задор гонки. Экономить – интересно! ЗР

Перелом костей черепа
от 75 000
до 125 000 руб.

Перелом
и вывих плеча
75 000 руб.

Перелом руки
от 35 000
до 100 000 руб.

Повреждение
органов
пищеварения
от 25 000
до 250 000 руб.

Перелом
кисти
от 15 000
до 60 000 руб.

Перелом бедра
от 50 000
до 75 000 руб.

Повреждение
коленного сустава
от 15 000
до 125 000 руб.

Повреждение
голеностопа
от 20 000
до 125 000 руб.

Страховые денежные
выплаты пострадавшим

ЧАСТИ ТЕЛА

С 1 августа этого года Закон об ОСАГО существенно изменился. Но если в вопросах железа есть хоть какая-то ясность, то с получением компенсации ущерба здоровью не все так четко, считает **Сергей Смирнов**.

Сейчас, чтобы получить причитающиеся деньги на лечение, придется помучиться, и все равно в результате страховая компания заплатит копейки. Дело тут вот в чем. По закону пострадавший имеет право на компенсацию расходов на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, посторонний уход и санаторно-курортное лечение. Максимальная сумма выплаты – 160 тысяч рублей. Но есть небольшая оговорка: все это полагается пострадавшему, если он не имеет права на получение бесплатной медицинской помощи. Имеется в виду помощь, оказываемая в рамках обязательного медицинского страхования (ОМС).

С качеством бесплатных медицинских услуг и сроком оказания такой помощи знаком любой посетитель районных поликлиник. Выбить компенсацию расходов на лекарства тоже сложно. Нужно еще доказать, что именно эти лекарства вам назначил врач и вы не могли найти их по линии ОМС, то есть бесплатно. Выходит, что реально страховые деньги могут получить лишь иждивенцы по смерти кормильца – в размере 135 тысяч рублей (еще 25 тысяч дадут на погребение).

Пострадавшим, которые остались в живых, фактически не светит ничего.

С 1 апреля 2015 года начнет действовать новый порядок компенсации по здоровью. Правила стали похожи на те, что действуют в страховании ответственности перевозчиков пассажиров. Сейчас, если пассажир рейсового автобуса получает травму, страховая компания перевозчика выплачивает ему определенную сумму денег; ее размер рассчитывается по специальной таблице.

С ОСАГО решили сделать так же. Разница лишь в выплачиваемых суммах. С весны максимальная сумма компенсации по ОСАГО за причиненный здоровью вред будет составлять 500 тысяч рублей, тогда как ответственность перевозчиков страхуется на два миллиона.

Что же предлагают в правительстве? В проекте, подготовленном Минфином, говорится, что сумма страхового возмещения рассчитывается, исходя из максимальной, помноженной на специальные проценты. В приложении к постановлению правительства более 70 позиций, и для каждой – свой процент к базовой сумме. Сломал водитель, к примеру, челюсть – получит компенсацию в размере 5% от максимальных 500 тысяч, то есть 25 тысяч рублей. Обычный ушиб? Рассчитывайте лишь на 500 рублей. Для получивших инвалидность установлены следующие выплаты: для инвалидов первой группы – 500 тысяч рублей, второй – 350 тысяч, третьей – 250 тысяч.

Алгоритм получения компенсации следующий. Пострадавший получает в больнице или поликлинике заключение с диагнозом, где будут подробно описаны все травмы. Затем потерпевший со справками из ГИБДД и медицинским заключением обращается в страховую компанию.

А как пострадавший может обратиться в страховую, если у него физически нет такой возможности? Вдруг он в тяжелом состоянии и не может передвигаться самостоятельно? Значит, придется просить друзей или родственников помочь и оформлять доверенность для представления своих интересов.

Страховщик по специальной таблице рассчитает, на сколько тянут полученные травмы, – и произведет выплату. С осени этого года на данную процедуру отводится не тридцать дней, как было раньше, а двадцать.

Фактически понесенные затраты на лечение по-прежнему могут превышать полученную денежную компенсацию. Что делать в этой ситуации? Пострадавшему придется собрать все документы и вновь представить их в страховую компанию. Только смысла в этом нет, поскольку всё будет так, как сейчас: есть полис ОМС – иди долечиваться по нему.

И все же принятие единой системы определения компенсации вреда здоровью – это несомненный шаг вперед. Единственное, что хотелось бы увидеть в ближайшем будущем, – это увеличение максимальной суммы выплаты по здоровью. Согласитесь, если для пострадавших пассажиров общественного транспорта максимальная сумма компенсации составляет два миллиона рублей, то логично было бы установить такой же порог и в рамках Закона об ОСАГО. Люди-то везде одинаковые. ЗР



На вопросы читателей отвечает начальник Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России генерал-лейтенант полиции

Виктор Нилов

СМЕНА МЕСТА ЖИТЕЛЬСТВА

Переезжаю на постоянное место жительства из Мурманской области в Саратовскую. Надо ли перерегистрировать машину? Если да, то как это сделать?

Инна, Мурманск

Обязанность собственника транспортного средства внести изменения в регистрационные данные при изменении места жительства вытекает из положений постановления Правительства РФ от 12 августа 1994 года № 938 «О государственной регистрации автомототранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации». В вашем случае необходимо сделать это в течение 10 дней после регистрации по месту жительства, для чего следует обратиться в любое регистрационное подразделение Госавтоинспекции. Изменения вносятся в порядке, установленном Административным регламентом МВД РФ по предоставлению государственной услуги по регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним (утвержден приказом МВД от 7 августа 2013 года № 605). Примите во внимание, что указанный порядок предусматривает представление транспортного средства в Госавтоинспекцию на осмотр. В результате будут внесены изменения в паспорт транспортного средства и выдано новое свидетельство о регистрации. При этом ранее присвоенные государственные регистрационные знаки, соответствующие требованиям законодательства Российской Федерации, сохраняются за транспортным средством.

ШТРАФ ЗА ШТОРКИ

Меня недавно оштрафовали за то, что на передних боковых стеклах были установлены шторки. Законно ли наказание?

Андрей, Московская область

В соответствии с пунктом 7.3 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденным постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090), нельзя эксплуатировать транспортное средство, если на нем установлены дополнительные предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя. Шторки допускается применять только на окнах туристских автобусов, а также на задних стеклах легковых автомобилей при наличии с обеих сторон наружных зеркал заднего вида. Ответственность за нарушение указанных требований предусмотрена в части 1 статьи 12.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ).

СНЯТЬ С ЭВАКУАТОРА

Обязаны ли вернуть транспортное средство, если водитель пришел к нему в момент погрузки на эвакуатор?

Кирилл Немцев, Санкт-Петербург

Согласно части 1 статьи 27.13 КоАП РФ под задержанием транспортного средства понимается исключение его из процесса перевозки людей и грузов путем перемещения на специализированную стоянку и хранение до устранения причины задержания. Таким образом, если причина задержания может быть устранена без перемещения транспортного средства, то применение данной меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении должно быть прекращено. Например, если решение о задержании принято в связи с нарушением правил остановки или стоянки (части 4 и 5 статьи 12.16, части 3–4, 6 статьи 12.19 КоАП РФ), то при появлении водителя транспортное средство должны передать ему.

ПРОТОКОЛ БЕЗ МАШИНЫ

Вез жену на вокзал. Сотрудники ГИБДД остановили за выезд на встречную полосу и начали составлять протокол. Поскольку мы торопились, я предложил, чтобы жена сама села за руль (права у нее были с собой, в полис ОСАГО она вписана) и продолжила путь, но сотрудники ГИБДД не разрешили так поступить. Почему?

Константин Полущенко, Московская область

В соответствии с Административным регламентом МВД РФ исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения (утвержден приказом МВД России от 2 марта 2009 года № 185), совершение вами нарушения Правил дорожного движения является одним из оснований для проверки документов, необходимых для участия в дорожном движении. Данная проверка осуществляется путем визуального исследования документов, осмотра транспортного средства, обращения к разыскным, оперативно-справочным учетам и специализированным федеральным учетам подразделений Госавтоинспекции. Иных оснований для того, чтобы задерживать транспортное средство после проведения проверки, нет. Таким образом, с учетом сложившихся обстоятельств сотрудникам Госавтоинспекции следовало бы провести проверку оперативно, чтобы не задерживать вашу жену и транспортное средство. Оформление материалов по факту нарушения вами требований ПДД не требует обязательного наличия транспортного средства, на котором совершено нарушение.

СТАРЫЙ НОМЕР

За пять лет передний номер моего автомобиля потерся и потерял товарный вид. Грозит ли за это наказание? Могу ли я поменять номер?

Андрей Жбанников, Грозный

Часть 1 статьи 12.2 КоАП РФ предусматривает ответственность за управление транспортным средством с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственного стандарта государственными регистрационными знаками: предупреждение или наложение штрафа в размере 500 рублей. Знак признается нестандартным, если он не соответствует требованиям Технического регламента о безопасности колесных транспортных средств (утвержден постановлением Правительства РФ от 10 сентября 2009 года № 720), и нечитаемым, если с расстояния 20 метров не обеспечивается прочтение в темное время суток хотя бы одной из букв или цифр заднего государственного регистрационного знака, а в светлое время суток – хотя бы одной из букв или цифр переднего или заднего государственного регистрационного знака. Если регистрационный знак вашего автомобиля не соответствует указанным требованиям, вы можете сделать дубликат. Для этого необходимо обратиться в организацию, имеющую право изготавливать регистрационные знаки. Контактная информация о подобных предприятиях имеется в открытом доступе в сети Интернет и, как правило, в регистрационных подразделениях Госавтоинспекции.

ЛИМИТ ПО ОСАГО

Читал в «За рулем», что лимит выплаты при оформлении ДТП без полиции (по европротоколу) недавно повысили с 25 тысяч до 50 тысяч рублей. Распространяется ли на меня действие новых правил, если договор ОСАГО я заключил 1 сентября 2014 года?

К.А. Тимченко, Тюмень

Действительно, Федеральным законом от 21 июля 2014 года № 223-ФЗ внесены изменения в федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», предусматривающие, в частности, что в случае оформления документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции размер страховой выплаты не может превышать 50 тысяч рублей. Указанное положение применяется к отношениям, возникшим в связи с дорожно-транспортным происшествием, гражданская ответственность обоих участников которого застрахована по договорам обязательного страхования, заключенным после 3 августа 2014 года.

Примите также во внимание, что для территорий городов федерального значения Москвы и Санкт-Петербурга, Московской и Ленинградской областей ограничение страховой выплаты установлено на уровне 400 тысяч рублей (при условии представления страховщику данных об обстоятельствах причинения вреда транспортному средству в результате дорожно-транспортного происшествия, которые зафиксированы с помощью технических средств контроля, обеспечивающих некорректируемую регистрацию информации).

ДЫМ ОТЕЧЕСТВА



За ответ на задачу № 79 «Служил Гаврила диагностом» (ЗР, 2014, № 8) **Алексей Солдаткин** из Московской области получает от компании «АВТОДЕН» видеорегистратор ParkCity DVR HD 540 (Full HD).

Были времена, когда при поломке машины владелец надеялся лишь на себя. Иногда на соседа, если тот крутил гайки осмысленно. Нынче всюду – сервис. Вот только не все в этом бизнесе любят шибко умных. Предпочитают, как один шутник написал, делать деньги, смазывая *оптические оси* фар!

Итак, элементарные технические знания никому не вредят. Вот и прикинем, не слишком ли расхвастался диагност Гаврила из задачи № 79, берущийся судить о неисправностях двигателя лишь по состоянию выхлопной трубы. Знатоки его поддержали: пусть, мол, не все проблемы на выхлопе сказываются, но отдельные – вполне красноречиво.

Кладезь знаний. Чем сильнее конкретная труба отличается обликом от большинства других, тем больше вопросов к хозяину. Взглянув на фото, присланное победителем, читаем: *«Заляпанная кухня не красит повара, а масло на выхлопной трубе – владельца машины. Этот двигатель требует серьезного ремонта»*.

Но даже если труба чистая, сухая, а выпускная система где-то «сечет», от этой напасти нужно *немедленно* избавиться. Иначе в выхлопной трубе инжекторной машины можно увидеть такие наслоения сажи, которые отваливаются пластами. Значит, двигатель много времени работает на слишком богатых смесях. Почему? Это вы узнаете, копнув кладезь ответов глубже.

Чем пахнет выхлоп? В идеале у современного бензинового двигателя – ничем. После нейтрализатора газы чище окружающего воздуха! Правда, некоторые нюхачи вроде бы ощущают едва уловимый, приятный «катализаторный» запах, не свойственный карбюраторным авто. Знатоки же напоминают: *«Если пренебречь газоанализатором, то и кристально чистый выхлоп может обмануть, ведь ядовитый СО лишен цвета и запаха, а увеличить его долю безграмотными прошивками нетрудно. Черный же дым показывает, что смесь в цилиндрах слишком богата. Копоть – это частицы угля С, которым для догорания не досталось кислорода. Задыхаются без него и некоторые фракции*



Выхлопная труба в рабочем состоянии...

топлива, – это они, покидая трубу, придают темному выхлопу мерзкий запах... Ну а доля СО в этом случае запредельная».

Сизый дым, с выбросами масла, к СО не имеет отношения. Читаем: *«Если питание и зажигание в порядке, то и с синим дымком можно привести содержание СО к норме»*. Зато этот дым говорит о других проблемах. Так, *«если виден лишь на холостом ходу, пора менять маслоотражательные колпачки клапанов. Но когда с увеличением оборотов валит плотными клубами, не избежать серьезного ремонта»*.

Некоторые проблемы мотора, например неисправную вентиляцию картера, выдает и запах горелого масла.

Итак, *«любой дым за трубой нежелателен. Исключение – белый туман в холодное время, когда конденсируются водяные пары, имеющиеся в выхлопе. Если же «молоко» видно в жару, это значит, что в цилиндры просачивается антифриз... Ехать нельзя!»*

О чем шепчет? Ритмичность работы мотора легче всего ощутить, подставив выхлопным газам ладонь. Победитель пишет: *«Отказ одной свечи или катушки определить просто: четырехцилиндровый мотор монотонно «троит». Если же хаотично дергается, указать причины иногда сложно. Правда, некоторые диагносты с «автомузыкальным» слухом по характеру урчания якобы ощущают даже неравномерную работу форсунок»*.

Нейтрализатор отработавших газов – один из важнейших узлов машины. Но правильно он работает лишь при условии, что в цилиндрах сгорает стехиометрическая смесь. За этим следит датчик кислорода (лямбда-зонд), по его сигналам «мозг» машины неустанно командует форсунками... Но если труба где-нибудь перед датчиком или рядом с ним прохудится, могут возникнуть серьезные неприятности. Нам пишут: *«В газовом потоке чередуются волны давления и разрежения. Когда дырку в трубе накрывает волна разрежения, снаружи подсасывается воздух... Ощутив лишний кислород, лямбда-зонд тут же сообщит о нем «мозгу», а тот «тупо» решит, что смесь в цилиндрах бедная. И добавит топлива... Но дырка-то осталась! Порой смесь в цилиндрах становится настолько богатой, что мотор, захлебываясь, теряет мощность, а соты нейтрализатора, сжигая лишний бензин, раскаляются до разрушения...»*

Знатоки рассказывают: керамическая пыль от рассыпавшихся сотов иногда попадает даже в цилиндры двигателя. А это уже катастрофа. ЗР

? ЗАДАЧА № 82
ТЕРРА ИНКОГНИТА

«Наш инженер, недавно из МАДИ, неустанно повышает технический уровень «отставших от науки». Вот заговорил о зиме – и стал хвалить инжекторные моторы за то, что они якобы лучше заводятся, так как меньше зависят от капризов персонала. Прежние, карбюраторные, вообще, дескать, были терра инкогнита! К примеру, на инжекторных даже продуть залитые свечи намного проще. Но тут наш сторож, в прошлом тоже водила, его перебил: «Что такое «терра», не знаю, но продуть свечи смогу на любом моторе. В чем разница-то? Только вот чистые свечи – еще не панацея. Иногда и подумать надо, сэр!».

Гляжу, молодой человек слегка смутился. А отчего, как вы думаете?»

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 1 декабря 2014 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по e-mail: exp@zr.ru. Укажите ваш контактный телефон или иной способ быстрой связи.

Всех, кто принял участие в этом туре конкурса, благодарим! Алексея Солдаткина поздравляем с победой.

Многоуважаемые знатоки Автомобиля! Присылая советы, не забывайте сообщать свой почтовый адрес с шестизначным индексом, фамилию, имя и отчество (полностью), а также телефонный номер для связи. Это существенно упростит и ускорит отправку вам заслуженных призов.

Отдел автомобильной информации «За рулем»

ОСВЕЖИТЕЛЬ – ОПТОМ

В. ПАНТЕЛЕЕВ, Нальчик

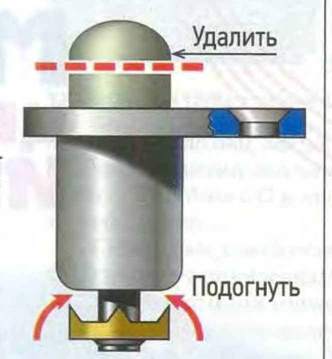
Покупателям автомобильных ароматизаторов напомню об «экономике» этого бизнеса. На цене товара кормится армия заинтересованных лиц, из-за чего вы и получаете смехотворное количество средства за весомые деньги. Стоит ли переплачивать за красивую упаковку, этикетку, растаможку, доставку и так далее? Подсказываю: вы можете пользоваться профессиональными средствами, которые поставляются заказчикам в виде концентратов. В любой фирме, занимающейся уборкой помещений, вам предложат приличное количество концентрата за вполне разумные деньги. Разведя несколько миллилитров в литре воды, можно при желании облагородить «ароматы» целой автобазы. Или осчастливить кучу друзей! Это же могу сказать и о моющих средствах – для обработки стекол и т. п.



Приз автору совета – **дневные ходовые огни** фирмы OSRAM

САМ СЕБЕ МЕХАНИК

О. МОСОВ, Пермский край



Выключатели-концевики сигнализации незакрытых дверей у многих автомобилей расположены на стойках возле замков или даже в самих замках. Это снижает требования к точности их монтажа, но обеспечивает включение сигнализации даже при закрытии замка лишь на первый щелчок. Выигрывает безопасность! Но на некоторых машинах концевики стоят в зоне шарниров дверей. Из-за этого для замыкания контактов дверь нужно отвести на значительный угол, то есть практически открыть. Некоторые водители замечают это слишком поздно... На своем ВАЗ-2110 я доработал концевики, как показано на эскизе. Если спилить выступающий шток на 2–3 мм (конкретный размер лучше подобрать по месту), сигнализатор будет включаться даже при минимальном повороте двери. Одновременно нужно слегка подогнуть острые язычки контактов к штоку: так они будут меньше страдать от окислов и четче работать.



Приз автору совета – **набор автохимии** компании «ХАДО»

ЗАЩИЩЕННЫЙ КЛАКСОН

Д. КРУТОВ, Татарстан

Реагенты быстро убивают звуковой сигнал «Калины». Приходится его менять. Но есть другой выход. Сняв верхнюю и нижнюю решетки радиатора, получаем доступ к фишке звукового сигнала и гайке крепления его пластины. Фишку отсоединяем, затяжку гайки ослабляем – и поворачиваем сигнал по часовой стрелке, пока его не прикроет от брызг усилитель переднего бампера. Штатный кронштейн оставим на месте. Звук сигнала практически не изменится. На моей «Калине» после такой операции сигнал безотказно служит пять лет. Длина проводки для этих манипуляций достаточна, – более того, ее можно переложить так, чтобы потенциальному угонщику было очень непросто перерезать провода.

Приз автору совета – **набор автокосметики** Turtle Wax компании «Феникс Юнайтид»



ВОРОТА НА МАГНИТЕ

А. ЭЛЕРТ, Новосибирск



Ворота гаража требуют повышенного внимания. Они способны покалечить кузов, если в ветреный день не застопорить створки. Но – чем?

Случайными предметами лучше не пользоваться. Очевидное решение – снабдить створки откидными (выдвижными и т. п.) стопорами, упирающимися в землю. Но у стопора есть минус: поднятый может случайно упасть. Значит, его нужно зафиксировать.

На фото показываю простое и удобное средство. Использован сильный магнит от звукового динамика.

Приз автору совета – **набор автокосметики** компании «Астрохим»



ПРОМЫВАЕМ РАДИАТОР

А. ФЕДОРОВ, Московская область

В преддверии зимы пришлось промыть радиатор отопителя. Слив антифриз, снял с радиатора оба шланга, надел вместо них длинные садовые шланги, закрепил. Свободный конец одного подключил к садовому насосу «Малыш», погруженному в ведро с водой. Конец второго, оснастив бензофильтром от карбюраторного двигателя, кинул в это же ведро. Получился замкнутый круг. Подогревая кипятильником воду до температуры 90...95 °С, добавил лимонную кислоту и включил насос. Минут сорок гонял воду в одном направлении, затем, поменяв шланги местами, во встречном. Грязь оседала в фильтре. Под конец промыл радиатор раствором соды. При этой работе обязательны резиновые перчатки и защитные очки!

Приз автору совета – **набор автокосметики** компании «Сапфир»



ОМЫВАЙКА НА РЕЗЬБЕ

О. АКИМОВ, Самара



На недавно приобретенной «Ниве», выпущенной в 2011 году, постоянно досаждала утечка омывайки из бачка двери багажника. Жижа сочилась из-под крышки бачка – на АВТОВАЗе почему-то считают, что защелкивающаяся лучше резьбовой. Но такое решение при нашей культуре производства никак не обеспечивает нужной плотности. Я исправил эту ошибку. Пластмассовая емкость из-под детских мыльных пузырей по наружному диаметру идеально подошла к внутреннему диаметру горловины бачка. Разрезав емкость, половинку с резьбой посадил в горловину на моментальном клее. В новой крышке предусмотрел и щуп уровня жидкости – это кусок изоляции от провода.

Приз автору совета – **канистра масла** ZIC южнокорейской фирмы SK Lubricants



НАШЕМАРОЧКИ и НЕ ТОЛЬКО

Всех, кто заметил разного рода **забавные автомобили** или **нечто любопытное на наших дорогах,** приглашаем присылать свои фото. **Лучшие будут опубликованы.**



ДЛЯ САМОУТВЕРЖДЕНИЯ

Мой мотоблок – сборная солянка. Мотор, кузов, рулевые ручки от мотороллера «Муравей», звездочки и цепи от комбайна СК-4, основная ось – из полуоси ЗИЛ-130. На асфальте развивает до 25 км/ч. С плугом по пашне – 4 км/ч.

Муллаян АХМЕТГАРЕЕВ, Менделеевск





ДЛИН-Н-НАЯ ГАЗЕЛЬ

Интересно – какой же у нее кардан?

Роман МАЗУРИН, Волгоград





ЛЮБОЙ КАПРИЗ

Вот такую «универсальную» цистерну увидел на улице нашего города. Поможет в любой беде?

Ильдар АХТЯМОВ, Уфа



ВВЕРХ НОГАМИ

Веселый знак на Волгоградском проспекте Москвы призван, видимо, снижать аварийность.

Юрий РЕМЕЗОВ



ВОЛГОПЛАВАЮЩЕЕ

Автомобиль-катер обитает в деревне Лямина Сургутского района (ХМАО-Югра). Особенно веселят двойные ручки.

СЕРГЕЙ





ТРУДЯГА

Маленький трудяга расчищает дорогу в поселок на радость местным жителям и назло коммунальщикам.

Александр КОНОВАЛОВ, д. Грибное, Ленинградская область



ПАПА МОЖЕТ

У моего папы есть увлечение – внедорожье. На фото – болотоход! Двигатель и коробка такого «караката» – от «Оки», мосты взяты с «Москвича», раздатка от «Нивы». Число передач – восемь вперед и две назад. Привод полный. По болоту идет, не проваливается.

Татьяна ПОЛЯКОВА, д. Кобона, Ленинградская область



БУХАНКА С МОТОРОМ

Был в командировке в Ноябрьске и увидел вот такое чудо.

Данила СТЁПИН, Екатеринбург

P.S.* Друзья! Пожалуйста, указывайте в своих посланиях контактные телефоны и место проживания! Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте:** ***kolodochkin@zr.ru

Зарулем•РФ

ВХОД РЕГИСТРАЦИЯ

ЗА РУЛЕМ.РФ ПОЛЬЗОВАТЕЛИ ФОРУМ ГАЛЕРЕЯ БЛОГИ КАЛЕНДАРЬ

ФОРУМ «ЗА РУЛЕМ» → ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЕМ»

Участники нашего форума обсуждают статьи журнала. В дискуссиях участвуют также авторы ЗР. Пишите на info@zr.ru

В материале про модернизированный «Мерседес-Бенц CLS» (ЗР, 2014, № 8) сказано, что его коробка лишена гидротрансформатора. Между тем на следующей странице есть фотография коробки: гидротрансформатор на месте! Многодисковая мокрая муфта просто стоит перед ним, а не заменяет его. Прав ли я?



Максим Кадаков,
зам. главного редактора журнала «За рулем»

Нет, вы не правы. На нашей иллюстрации (с. 50) изображен новый девятиступенчатый автомат 9G-Tronic с гидротрансформатором – он ставится на все обновленные купе-седаны CLS. На все, кроме одного – самого мощного и самого быстрого CLS 63 AMG, о коробке которого и сказано на предыдущей странице. Его семиступенчатый автомат AMG SPEEDSHIFT MCT 7 лишен гидротрансформатора, но оснащен мокрым многодисковым сцеплением. Соответственно и селектор трансмиссии у него другой: он размещен не на рулевой колонке, а на центральном туннеле.

Коробка весит всего 80 кг – в том числе благодаря тому, что картер отлит из магниевого сплава. Возникающие вибрации эффективно гасятся новым демпфером. В ручном режиме коробка держит передачу даже по достижении предельных оборотов двигателя. Многодисковое сцепление способствует экономии топлива, но главное – обеспечивает молниеносные переключения: под полным газом в самом «злом» режиме трансмиссии *S+* время переключения составляет всего 100 миллисекунд.

В последней экспертизе радар-детекторов (ЗР, 2014, № 7) половина участников была оснащена GPS, что позволяло им определять дорожные измерители скорости по базе данных. То есть фактически никакие это не детекторы! То же самое могут делать многие навигаторы. Не означает ли это, что радар-детекторы вымрут как класс?



Михаил Колодочкин, *обозреватель отдела автомобильной информации*

Абсолютно все испытанные нами модели являются полноценными радар-детекторами, поскольку определяют наличие радаров и лазеров именно по излучению. Наличие GPS – это в данном случае не замена их возможностей, а дополнение. В статье отмечено, что эта функция позволяет менять чувствительность радар-детекторов в зависимости от скорости, определять положение безрадарных комплексов. И конечно, они, как и навигаторы, пользуются базой данных с координатами «опасностей». Само собой, при этом навигаторы не знают, работают ли в данный момент те или иные измерители скорости или просто висят «для мебели». Кроме того, базы данных нужно периодически обновлять. Вымрут ли радар-детекторы? Скорее, переродятся – возможно, в какой-нибудь новый мультифункциональный комплекс.

Изучил ваш сравнительный тест с участием кроссоверов «Ниссан-Кашкай», «Субару-XV» и «Киа-Спортидж» (ЗР, 2014, № 8). А где же «Мазда CX-5» в комплектации Supreme 2.0 SKY 150 л.с. 6AT AWD по цене от 1 315 000 рублей? Вполне вписывается!



Юрий Тимкин,
редактор отдела испытаний

Безусловная новинка теста – «Ниссан-Кашкай». Именно вокруг него и собирали компанию. Почему «Киа-Спортидж»? Да потому, что буквально за месяц до проведения теста начались продажи его модернизированной версии, с которой хотелось познакомить читателей. То же самое относится и к «Субару-XV»: это обновленная версия модели. Что касается «Мазды CX-5», то она уже участвовала в нашем сравнительном тесте (ЗР, 2012, № 5), причем как раз с 2-литровым мотором. Кроме того, «Мазда CX-5» крупнее любого автомобиля из тестовой троицы. Конкурентом ей выступает скорее «Субару-Форестер», нежели XV.

Почему в материал «Загадка Эйнштейна» не попал 408-й «Пежо»? Он адаптирован под Россию, модельный ряд – с разными моторами, цена – до 800 000 рублей.



Михаил Кулешов,
редактор отдела испытаний

В этом тесте мы сравнивали автомобили B-класса, а «Пежо-408» – представитель более крупного класса: C. Его соперники – «Шевроле-Круз», «Фольксваген-Джетта», «Хёндэ-Элантра»... А это, как вы понимаете, тема для совсем другого материала.

У меня «Лада-Калина». Коробка передач имеет тросовый привод управления. Согласно приложенному руководству в коробке можно использовать только масло «Татнефть ТМ-4-12» SAE 75W-85 GL4, но официальный дилер предлагает мне «Татнефть Транслюкс», утверждая, что это одно и то же. Я отказался, поскольку из руководства следует, что это разные марки. Так что же можно заливать?



Сергей Мишин,
редактор отдела автомобильной информации

Принципиально коробка с тросовым приводом отличается от старой другими синхронизаторами и иным механизмом переключения передач. Для нее годится любая полусинтетика, лишь бы она была GL4 и не гуще 75W. Поэтому беспокоиться не о чем. Что до инструкции, то в ней указаны масла, проверенные на момент ее подготовки в печать.

СВЯЗАННЫЕ ОДНОЙ СЕТЬЮ

Общие принципы внедрения Интернета в автомобиль представляет **Максим Сачков**.

«В недалеком будущем уровень общения машины с миром через Интернет будет определять ее успех на рынке». Слова Дитера Цетше, генерального директора концерна «Даймлер», как нельзя лучше обозначают ближайшие ориентиры для мировой автомобилизации. Уже к 2016 году половина всех сходящих с конвейеров автомобилей будет опутана Всемирной паутиной.

ОН ОТКУДА И КУДА

На данные из глобальной сети опирается современный автомобильный инфотейнмент – интерфейс, отвечающий за информацию и развлечения. Например, водитель и пассажиры могут послушать интернет-радио или посмотреть интернет-телевидение. А еще – воспользоваться услугами бюджетной IP-телефонии, обновить плейлист любимой музыки с «облачного» сайта, просмотреть почту и пообщаться в социальных сетях.

Все больше становится зависимой от Интернета навигация. Она не только регулярно подкачивает из Сети обновления, но и предоставляет пользователю дополнительные сервисы. Так, приложения «Гугла» предлагают познакомиться с панорамными снимками местности или увидеть изображения интересующего объекта со спутника. Кроме того, если понадобится, система выдаст дополнительную информацию об объекте и полезные для путешественника комментарии.

Через Интернет уже можно дистанционно общаться и даже управлять автомобилем. Например, «Мерседес» предлагает для новых моделей набор сервисных функций «Коннект ми» (Connect me). Через интернет-сайт







Несколько последних лет соединение с Интернетом обеспечивал UMTS-модуль, поддерживающий технологию 3G. Для подпитки самых современных мультимедийных систем и поддержания работы скоростного Wi-Fi-роутера используют модуль LTE, относящийся к четвертому поколению систем беспроводной связи.



«Вольво» представила свой вариант операционной системы – «Карплей», дебют состоялся на кроссовере XC90 нового поколения. Через вольвовскую систему можно управлять не только телефоном, аудиосистемой и навигацией, но даже климатической установкой.

на домашнем компьютере или приложение на планшете или смартфоне «Коннект ми» позволяет контролировать исправность систем автомобиля, настраивать навигацию, загодя прогревать или охлаждать салон. Автомобиль через Интернет свяжется со службой спасения в случае серьезной поломки или аварии. Схожие возможности постепенно получают и владельцы автомобилей других марок, причем связываться с машиной они могут как со стационарного компьютера, так и с планшета или смартфона, используя специальное приложение. Впрочем, об этом ниже.

Разработчики активно трудятся над тем, чтобы хозяин автомобиля мог оплачивать через Интернет различные сервисные услуги. Фирма «Ауди» запустила в прошлом году пилотный проект беспроводной оплаты парковок. На ветровом стекле устанавливают радиопередатчик, который подает сигналы терминалам на въезде и выезде – таким образом автоматика отслеживает, сколько времени провел автомобиль на стоянке. Владелец

И ВАШИМ, И НАШИМ



Автомобильный мир, как и мир мобильных гаджетов, разделился на две армии. Разработчиком операционной системы, на которой будет базироваться инфотейнмент, одна часть автопроизводителей выбрала «Гугл», а другая – «Эппл». Например, «Ауди», «Джи-Эм», «Хонда», «Хёндэ», «Сеат» используют интерфейс «Андроид Авто», а «Мерседес-Бенц», БМВ, «Феррари», «Вольво» – систему «Карплей» (CarPlay, первоначальное название операционки – iOS In The Car), позволяющую подключать к автомобильным мультимедиа «айфоны» пятого поколения и выше (прошивка не ниже iOS 7.1). Однако производители понимают, что для многих людей поменять «Эппл» на «Андроид» (и наоборот) – всё равно что перешагнуть через себя. И поэтому спешно готовят дублирующие операционные системы. Так, «Вольво» уже тестирует версию «Андроид Авто», а машины фирмы «Ауди» получат поддержку «Карплей». Судя по всему, их примеру последуют и конкуренты.

Кроме того, автофирмы уже ведут переговоры об общих стандартах программного обеспечения (сегодня-то каждый производитель пытается реализовать доступ в Интернет по-своему). Например, предлагают создать единую программную начинку, чтобы облегчить жизнь разработчикам приложений, а оболочка у каждой марки будет оригинальной. Кроме того, жесткая стандартизация ускорит сетевое развитие. В первую очередь, автомобилям будет проще найти общий язык между собой и с инфраструктурой.







Отображать высококачественную трехмерную графику и видео помогает сверхмощный четырехъядерный процессор, выполняющий несколько миллиардов операций в секунду. Такие чипы устанавливают в планшеты и смартфоны.

Благодаря высокоскоростному мобильному Интернету в автомобиле можно смотреть HD-видео в онлайн-режиме.

машины регистрируется через Интернет и ежемесячно оплачивает приходящие ему на личную страницу счета.

Кстати, такой способ оплаты парковки – один из первых кирпичиков для постройки глобальной системы, которая даст возможность автомобилям самостоятельно общаться между собой (Car-to-Car) и с инфраструктурой (Car-to-X). Многие из этих дополнительных функций лягут на навигацию. Она расширит спектр подсказок, предупреждая водителя на маршруте не только о пробках и ДТП, но и о прочих неприятностях вроде скользкой дороги или открытого канализационного люка. Поможет быстро найти свободную парковку, заправку с нужным видом топлива и высчитает оптимальную скорость на участке, чтобы водитель попал в светофорную «зеленую волну». Если вы проголодались, умная система предложит на выбор несколько ближайших ресторанчиков и поможет дистанционно заказать еду к определенному времени.

НА СВЯЗИ

Чтобы автомобиль мог выйти в Интернет, необходим модуль беспроводной связи. Он получает сигнал по «блютусу» от внешней приемопередающей антенны и переправляет его контроллеру бортовых систем. В модуле предусмотрен слот под сим-карту оператора, который предоставляет услуги мобильной связи.

Интернетом в автомобиле могут пользоваться не только штатные приборы, но и персональные гаджеты. Хотите подключить свой смартфон, планшет или ноутбук ко Всемирной паутине? Поинтересуйтесь у водителя, нет ли в машине интернет-точки. И если еще пару лет назад такой вопрос был бы уместен лишь в дорогом лимузине, то сейчас даже в относительно бюджетных моделях устанавливают Wi-Fi-роутеры, которые порой могут снабжать сигналом до восьми гаджетов одновременно. В России уже появились междугородные автобусы и такси, предоставляющие бесплатный доступ в Интернет через Wi-Fi.

А что со скоростью передачи данных? Она зависит от мощности сигнала и возможностей местного оператора – точнее, от предлагаемого им стандарта связи. Сейчас на автомобили в качестве приемопередающего устройства устанавливают так называемые LTE-модули (англ. long term evolution – долгосрочное развитие). По сути, это начальный уровень технологий 4G-связи. От предшественника 3G новый стандарт отличается в первую очередь скоростью передачи данных, которая на несколько порядков выше. Сравните: даже в движении, когда скорость автомобиля растет, а скорость соединения падает, по сети 4G за секунду можно передать минимум 100 Мбит, а через 3G – лишь 348 кбит. Технология 4G позволяет наслаждаться в онлайн-режиме музыкой и фильмами высокого качества, участвовать в видеоконференциях, подгружать трехмерную графику.

Правда, технология LTE в России только набирает обороты. Она есть лишь в крупных городах и их окрестностях. Но стандарт 4G развивается, и к концу года общее число пользователей вырастет до трех миллионов. А пока большая часть информации передается по сетям предыдущих поколений – при

нынешнем уровне оборудования скромных скоростей передачи данных для большинства операций вполне хватает.

ДИКТУЕТ ТЕЛЕФОН

Смартфон в повседневной жизни заменяет человеку множество подручных средств – часы, калькулятор, фотоаппарат, мини-компьютер, телефон. В нем масса полезной и нужной информации – от содержимого записной книжки до любимой музыки. Многое из этого нужно и в автомобиле, поэтому всё больше производителей стараются как можно ближе познакомить эти средства связи и передвижения. Тем более что продажи смартфонов неуклонно идут вверх: в прошлом году по всему миру их продали около 1,6 млрд штук, а к 2017-му этот объем предположительно удвоится.

«Форд» разработал интерфейс Feature AppLink (Application Programming Interface) для коммуникации портативных приборов с фирменным инфотейнментом SYNC. Соединение с гаджетами на «Андроиде» осуществляется через «блютус», а для «Эппла» – через USB-кабель. Такой универсальный подход позволяет угодить большинству клиентов.

Плюсов от интеграции смартфона в автомобильный инфотейнмент великое множество. Во-первых, через мобильный гаджет просто и удобно подключаться к Интернету – не нужно никакого дополнительного оборудования. Это упрощает конструкцию и снижает цену автомобиля, что особенно важно для относительно бюджетных моделей. И не надо разрабатывать дополнительные мобильные приложения – они уже есть в телефоне.

Во-вторых, при такой схеме проще дополнять при необходимости список используемых приложений и обновлять уже имеющиеся.

В-третьих, все настройки персонифицированные. Иными словами, вы создаете мобильного помощника исключительно под себя. Несколько секунд для загрузки в автомобильную систему – и под рукой привычный набор приложений, любимая музыка, телефонная книжка с важными контактами, ежедневник с запланированными мероприятиями.

И пользоваться смартфоном при таком подключении удобнее. Не надо тыкать пальцем в экран, отвлекаясь от дороги, – находить нужную информацию или включать определенную функцию можно голосовой командой или кнопками на руле. Правда, иногда все же случается обращаться к органам управления инфотейнментом (кнопки рядом с дисплеем, тачпад, шайба-переключатель), но информация все равно появляется на большом центральном дисплее, а не на телефоне – так проще и безопаснее.

Навигационная система с приложением «Гугл Планета Земля» (Google Earth). Маршрут проложен по карте, которая выглядит как спутниковая фотография. Данные подгружаются из Интернета.

Глядя на столь быстрое вторжение Интернета в автомобиль, понимаешь, что ему совсем недолго осталось быть автомобилем. Он превратится в мобильное устройство – что-то вроде большого смартфона на колесах, предлагающего водителю поездку по выстроенному специально для него виртуальному миру. Главное, чтобы человек не отрывался от действительности полностью. **ЗР**

Автомобиль все больше становится похож на компьютер. А любой современный компьютер должен быть подключен к Интернету



«Ауди» запустила проект оплаты автоматизированной парковки через Интернет. Автоматика фиксирует каждый въезд и выезд, суммирует время пребывания – и выставляет счет. Владельцу надо лишь зарегистрироваться в системе и ежемесячно подтверждать списание денег.

УДАЛЕННЫЙ ДОСТУП

На вашем автомобиле есть телематика? Не телевизор, не автоматическая коробка, не телефон, а именно телематика? Что означает сей новомодный термин? Свое вúдение излагает **Михаил Колодочкин**.

ИГРУШКА ИЛИ НЕТ?

Говорят, что интеллигентный человек – это тот, который может описать Анджелину Джоли, не водя руками по воздуху.

Не получается? Столь же сложно кратко объяснить, что такое телематика. Студент скажет, что это телекоммуникация плюс информатика. Но всё становится понятнее, если вспомнить, что автомобильная телематика – это дочка (или внучка?) противоугонки. Так вот, телематика – это своего рода навороченная противоугонка. Эдакий «Айфон» рядом с обычным телефоном.

Нужна ли телематика лично вам? Опять вспомню про «Айфон». Если вам достаточно просто разговаривать или обмениваться эсэмэсками, то он вам ни к чему. А вот если захочется перелистывать пальцем экранные страницы, рыться в Интернете, пользоваться навигацией, фотографировать и при этом слушать музыку, то обычного телефона для этих целей точно не хватит.

То же самое относится к телематике. Точнее, к телематическим охранным системам – последние новинки противоугонного мира называют так. И если вы хотите, чтобы эта самая охрана заодно обеспечивала навигацию, удаленную диагностику, мультимедийные функции, связь и что-то еще в этом роде, то новинка – для вас.

Куда отнести все это – к игрушкам или к чему-то полезному?

Предположим, близкий вам человек «сломался» где-то вдали от дома и просит помочь. Но объяснить, куда он заехал, толком не может: что это за шоссе и где тут километровые столбы – без понятия… Зато вы сориентируетесь мгновенно, взглянув на экран любого подходящего гаджета, знакомого с Интернетом. Машина сама сообщает по каналу GPRS свои координаты, определяемые по GPS и ГЛОНАСС.

То же самое происходит и с целью профилактики. Телематический комплекс может подключаться к CAN-шине, постоянно собирая базу данных относительно всех нюансов поведения машины на дороге. В случае ДТП информация понадобится автостраховщикам и ГИБДД – всегда можно выяснить, был ли в момент аварии включен поворотник, как менялось ускорение, с какого момента тормозил водитель. Всю подобную информацию машина выдает на сервер компании-производителя телематического комплекса, а оттуда она отправляется заинтересованным лицам, подключенным к системе, – в идеале это дилеры, страховщики, ГИБДД, скорая. Факт ДТП телематика может установить самостоятельно: встроенный акселерометр при ударе зафиксирует запредельные значения. В любом случае координаты происшествия будут точно известны.

ЧЕРНЫЙ ЯЩИК

Как все это устроено? Грубо говоря, телематический комплекс – это коробочка типа «черный ящик» плюс онлайн-сервис. Черный ящик – это своего рода мозг телематики, а онлайн-сервис – ее язык и уши. Мозг постоянно собирает информацию, какая ему только доступна, а язык доносит ее до заинтересованных сторон. Уши, в свою очередь, сообщают мозгу пожелания хозяина.

Телематический комплекс может подключаться к CAN-шине, постоянно собирая базу данных относительно всех нюансов поведения машины на дороге

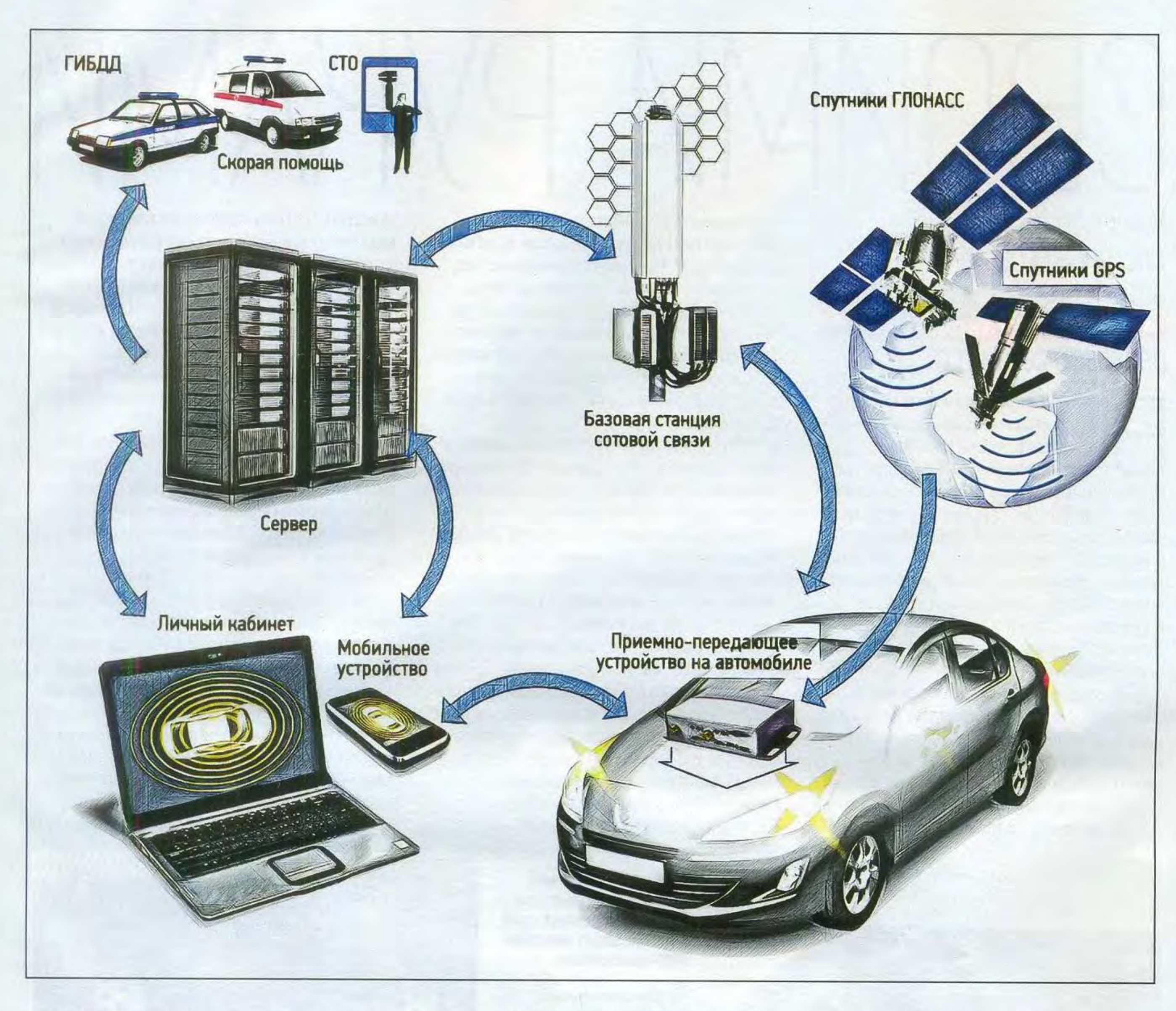
Технически это обеспечено примерно так. В упомянутой «коробочке» установлена симка, обеспечивающая обмен информацией по Сети самыми разными способами – от SMS и передачи данных по каналу GPRS до голосовой связи. При этом у вас должен быть также доступ к Сети – оптимальным вариантом является смартфон с операционной системой Android или iOS. Говорить при этом не нужно: команды подают нажатием кнопок. Разработчики уверяют, что подделать такое соединение в GSM-сети существенно сложнее, чем подменить SMS.

Понятно, что на время отсутствия сотовой сети возможность общаться с машиной пропадает – остаются только штатные брелочки. Но оповещения записываются в память устройства и передаются адресату при восстановлении подключения к сети.

Кстати, о брелочках. Побочным эффектом от пришествия телематики является их грядущее вымирание. Кому они будут нужны, когда тот же смартфон уже стал чуть ли не предметом первой необходимости? А возможностей у него, мягко говоря, побольше. Да и экран посимпатичнее. С дальностью тоже все понятно: даже находясь где-то в Кейптауне или Канберре, вы всегда будете знать, что творится с вашей машиной. Никакому двустороннему брелоку это не по силам.

Само собой, данные с моего автомобиля я не хочу слать кому попало. На этот случай придуман «Личный кабинет» с кучей настроек. С другой стороны, заинтересованная организация, будь то автосалон, представительство автопроизводителя или ГИБДД, также являются пользователями телематического портала, и в своих настройках они указывают, какую информацию хотят получать от пользователей. Настройки портала позволяют гибко конфигурировать состав информации и список ее адресатов. Нюансы определяет конкретный бренд фирмы-разработчика. Скажем, автосалон, продавший пользователю автомобиль, заинтересован в своевременном приглашении его на техобслуживание и пользуется сервисом «Напоминание о ТО». Ответственному менеджеру автосалона на его электронную почту приходят оповещения, когда пробег автомобилей приближается к заветному значению или подходит срок ТО по времени. Интересную информацию найдут и страховые компании: их сотрудники на специальной странице портала могут узнать текущее значение пробега автомобиля.

Финансовые вопросы определяются конкретным разработчиком. Как правило, абонентская плата отсутствует. Пользователь оплачивает только трафик сотовому оператору. В комплект приобретаемого устройства входит сим-карта одного из операторов «большой тройки». Стоимость пользования зависит от типа трафика: дешевле всего



GPRS (Интернет), чуть дороже – звонки и SMS. Обычно расход на трафик не превышает 100 рублей в месяц. При этом пользователь свободен в выборе оператора – достаточно поменять сим-карту.

Можно сказать, что телематический рынок не нов, поскольку коммерческие предприятия давно используют телематику для контроля расхода топлива и маршрута передвижения автомобилей. Новым является появление в телематике обратной связи для управления охранной системой и традиционных охранных возможностей.

ЛОЖКА ДЕГТЯ

Есть ли от всего этого реальная польза? Да, безусловно. Скажу больше: других «охранок», я думаю, вскоре уже и не будет! Попробуйте сегодня отыскать на рынке телефон без фотокамеры – их практически нет. Так и здесь: телематика постепенно станет чем-то привычным. Как смартфон в руках школьника.

Теперь о ложке дегтя. Если телефон предназначен исключительно для разговоров, то у «Айфона» эта функция уже второстепенная – на первом плане всякого рода развлекушки и полезняшки. То же самое, на мой взгляд, относится и к телематике: охрана автомобиля от угона стала чем-то неглавным. Более того, есть проблемы, которые, как мне кажется, уже дают о себе знать.

Речь о безопасности, ради которой все и затевалось. Тот же смартфон, научившийся фотографировать, стал слишком умным, освоив опцию автоматического резервного копирования данных в «облако». И стереть эти данные пользователь просто так не может. Я считаю, что это подарок для хакера. А если такое же «облако» появится у автомобилей? Вас обрадует мысль о том, что некто сможет все это как-то использовать? Производители говорят, что это невозможно, но я что-то не очень верю. А в Сети всё чаще появляется информация о том, как хакеры заставляют чужие машины подчиняться своим командам – примерно как в «Терминаторе-3». Так что возможно всё!

Копаем дальше. Умная телематика способна при необходимости направить меня с машиной в ближайший сервис, где нас быстренько починят, заправят и подкрутят. Очень хорошо, но что-то подсказывает: в соответствующий перечень попадет далеко не каждый сервис, магазин или АЗС. Иными словами, мной обязательно начнут манипулировать. Это неприятно.

На моей машине никакой телематики сегодня нет. Что будет завтра, не знаю. Может быть, всё произойдет как бы само собой и телематика станет чем-то банальным и привычным. Как фильмы с Анджелиной Джоли. ЗР

+

СВОИМИ РУКАМИ

Как сделать Интернет доступным обычному автомобилю? Рассказывает Артур Саруханов, главный редактор сайта zr.ru

Вопрос о необходимости Интернета в машине даже странно обсуждать, когда Сеть уже опутала автобусные маршруты и даже спустилась в подземку. У меня «Шевроле-Круз». Фирменная мультимедиасистема есть, но Интернетом в ней и не пахнет. Функционал оказался обыденным: можно просматривать видео и фотографии с внешних устройств и слушать музыку. Скука! И я решил заменить родное головное устройство более продвинутым.

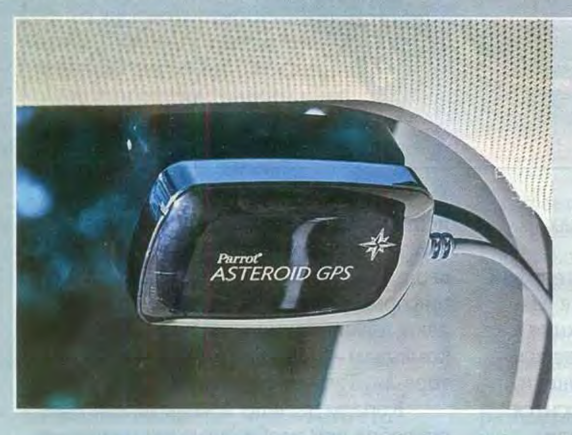
Желая иметь в машине связь с внешним миром, я исходил из следующих установок: вывод данных должен осуществляться на дисплей более-менее приличного размера (для удобства – еще и сенсорный), а сам передатчик данных (модем) совмещается с головным устройством. Можно было взять iPad с сим-картой и забыть о невзгодах. Но смонтированное под ветровым стеклом устройство ухудшает обзор, вдобавок его каждый раз придется снимать и ставить, опасаясь вандалов. Вот почему замена штатного головного устройства более интеллектуальным оказалась для меня куда предпочтительнее.

Что подразумевается под «интеллектом»? Наличие операционной системы, которая позволит персонализировать гаджет, приспособить его под свои нужды. Сейчас выбор на рынке весьма велик, причем в подавляющем большинстве случаев речь идет о китайских поделках с операционкой Android. Они сравнительно доступны (15–20 тысяч рублей), но, как это нередко бывает, сыроваты по части исполнения. Хромает главным образом программная составляющая, что приводит к постоянным перезагрузкам, медленной работе и «вылетам» запущенных программ.

Изучая рынок, я наткнулся на устройство Parrot Asteroid Smart (30 тысяч рублей) с системой Android 2.3 (она старая, но надежная, особенно для низкопроизводительных устройств) – продукт французского производителя, известного по квадрокоптерам AR.Drone и комплектам громкой связи. В профильных форумах в Интернете, посвященных этому девайсу, нередко встречаются отзывы владельцев, «пересевших» на него с «китайцев» после долгих мучений.

Устанавливал аппарат сам, так как руки, что называется, растут из правильного места. Пара нужных переходников и небольшая переделка креплений – и вот «бортовой планшет» уже в центральной консоли машины.

Интегрированный в бортовую систему гаджет имеет аж четыре USB-входа, один из которых можно использовать для подключения 4G-модема (в моем случае – «МегаФон»). Просто занимаем им свободный слот – и вуаля! Никаких танцев с бубном. Устройство получается автономным по части выхода в Сеть. Хотя, с учетом наличия Wi-Fi у «попугая» (*parrot* в переводе с английского), можно было бы использовать в машине и роутер. Этот



Для определения координат автомобиля Parrot комплектует свой Asteroid Smart внешним GPS-приемником.



Двухканальный микрофон позволяет не только общаться по телефону без рук, но и управлять некоторыми функциями – например, задавать навигатору пункт назначения.



Платформа Android позволяет персонализировать устройство, устанавливая на него различные приложения...



...хотя, как и любое другое головное устройство, Parrot Asteroid Smart не прочь воспроизвести и музыку с любого источника («блютус», USB, SD, онлайн).

Приятный бонус – беспроводной OBD2-сканер. Он подключается к диагностическому разъему автомобиля и позволяет считывать и обнулять ошибки ЭБУ через дисплей устройства.

вариант, требующий дополнительных трат, подойдет для тех, кто хочет иметь доступ в Интернет с нескольких устройств одновременно.

Немного пришлось повозиться с установкой Google Play Market (магазин приложений для Android-гаджетов), так как французы в базе предлагают для своего детища лишь фирменный, весьма ограничивающий в выборе Asteroid Market. И тут для меня открылось все богатство выбора программ!

На 6,2-дюймовом сенсорном дисплее я теперь могу бороздить виртуальные просторы, просматривать в пробках почту, редактировать и согласовывать тексты, не требующие серьезной правки, и даже размещать материалы на нашем сайте. Кроме того, поскольку на счету каждая минута, подключение к Сети позволяет выводить на экран ситуацию на дорогах в режиме реального времени и избегать заторов. Причем, что приятно, при помощи двухканального микрофона, который идет в комплекте, ряд функций можно задействовать голосом. Например, ответить на входящий звонок или задать адрес навигационной системе (актуально и для «Яндекс.Навигатора»). И никаких «вылетов»!

Пара нужных переходников и небольшая переделка креплений – и вот «бортовой планшет» уже в центральной консоли машины.

На тыльной стороне устройства – масса разъемов. В один из четырех USB-слотов можно пристроить 4G-модем.

В «нагрузку» – масса дополнительных возможностей. Например, можно подключить к устройству камеру заднего вида, OBD2-сканер ошибок ЭБУ, а также управлять с руля штатными кнопками. ЗР



С Интернетом на борту здорово экономишь время в пути, поскольку корректируешь маршрут с учетом трафика.



На дисплее диагональю 6,2 дюйма новостные сообщения читаешь без напряжения.